PRIJS f 1.25

VRIJ BAAN VOOR DE TOEKOMST

BIJDRAGE TOT DE KENNIS VAN HET WEGENVRAAGSTUK

MET 5 TEEKENINGEN

DOOR

Ir. A. A. MUSSERT c. i.



UITGEGEVEN TE UTRECHT IN 1931
BIJ N.V. A. OOSTHOEK'S UITG. MIJ.

VRIJ BAAN VOOR DE TOEKOMST

BIJDRAGE TOT DE KENNIS VAN HET WEGENVRAAGSTUK

MET 5 TEEKENINGEN

DOOR

Ir. A. A. MUSSERT c. i.



UITGEGEVEN TE UTRECHT IN 1931
BIJ N.V. A. OOSTHOEK'S UITG. MIJ.

INHOUD.

VOORWOORD.

VOORWOORD.

Het is des werelts loop, wij bouwen, spitten, delven,
Meest tot een anders nut, niet voor ons eygen selven,
Gaat planters, maakt een bergh, in bosch of lustig dal.
Uw vlijt is voor een volck, dat naemaels komen zal.
CATS.

De beschouwingen en denkbeelden, welke dit boekske bevat, worden hierbij aan de openbaarheid prijs gegeven, in de hoop, dat zij zullen bijdragen tot het vinden van de beste oplossing van één van de belangrijkste vraagstukken, waarvoor de huidige generatie staat, n.l. hoe van Rijkswege eenige honderden millioenen guldens (men spreekt van 400 à 500) besteed zullen moeten worden om het wegennet op te bouwen voor het verkeer met automobielen, dat hier te lande zich *begint* te ontwikkelen.

Onze positie is vergelijkbaar met die van hen, die in de jaren 1840—1860 verantwoordelijk waren voor het begin van opbouw van het spoorwegnet. Onze voorouders hebben toen de spoorbanen zoodanig gelegd, dat nu over deze zelfde banen dag en nacht de electrische treinen suizen. Van ons mag, neen moet, verwacht worden, dat de werken, welke nu met zeer groote financieele opofferingen tot stand worden gebracht, voor de komende generatiën ten volle bruikbaar zullen zijn. Het komt erop aan, wat degenen die *nu* de kleuterscholen bevolken over dertig of veertig jaren van *ons* werk zullen zeggen. Als over drie of vier decenniën hun oordeel luidt, dat wat nu tot stand wordt gebracht dan nog ten volle bruikbaar is voor het doel, waarvoor het dan zal hebben te dienen, is het werk goedgeweest.

Mag een dergelijke visie op de toekomst verwacht worden van ons, die in de vorige eeuw geboren zijn? Is dat niet te veel gevergd? Wanneer wij trachten leering te trekken uit de geschiedenis, als wij ons zelf van zoo weinig belang kunnen achten, dat wij willen aanvaarden, dat het er zoo bitter weinig toe doet wat *wij* goed genoeg achten voor toekomstige behoeften, dan moet het mogelijk zijn dit deel van de toekomst van ons land op te bouwen zonder grove fouten. Waar ergens, is hier het ,,gouverner c'est prévoir'' van het grootste belang.

Ik had gehoopt dat het Rijkswegenplan 1932 van de noodzakelijkheid van het ,,een nieuwe lente, een nieuw geluid,'' doordrongen geweest zou zijn. Deze hoop is ijdel gebleken. Het bevat geen element, dat daarin niet even goed vijftien jaar geleden zou hebben kunnen zijn opgenomen.

De noodtoestand, welke vijf jaar geleden op onze wegen bestond, is, dank zij het ingespannen werken, opgeheven. De bestaande

Rijkswegen zijn, behoudens wellicht zeer plaatselijke uitzonderingen bruikbaar. Wij beginnen nu aan den opbouw voor de toekomst. Wij zijn daar eigenlijk al aan begonnen. Wanneer de werkwijze, welke men nu volgt, niet de juiste is, zal het ieder jaar moeilijker worden om deze te wijzigen en zal dit wijzigen grooter verliezen met zich brengen naar mate men het langer uitstelt. Nu kan men nog zonder groote verliezen van eventueele dwalingen zijns weegs terugkomen, over enkele jaren is dit veel kostbaarder, over tien jaren practisch niet meer mogelijk.

Nu is de tijd dus daar om de spade een oogenblik te laten rusten, om zich te begeven naar den naastbijzijnden heuvel teneinde den gedanen arbeid te overzien en zich den tijd te gunnen om den blik te richten op wat opdoemt aan den horizon om dan met zichzelve tot klaarheid te komen omtrent hetgeen verder te doen staat.

Het eerste en het derde hoofdstuk van dit werkje heeft ten doel daartoe een steentje bij te dragen.

Het tweede hoofdstuk handelt over den kanker, welke ten koste van onze verkeerswegen voortwoekerend, zeer ernstige schade toebrengt aan 's-lands welstand en 's-Rijks financiën. De gemeenplaats „een onhoudbare toestand" is een kwalificatie, welke hier niet misplaatst is. Moge de daarvan gegeven korte uiteenzetting er iets toe bijdragen om een einde te maken aan een misstand, welke in een behoorlijk geordende volksgemeenschap onduldbaar is.

Tenslotte breng ik hier mijn oprechten dank aan de civiel-ingenieurs B. Peiser en F. W. van Roggen, die zich moeite gegeven hebben inzake de berekening en de kostenraming van het gewapend beton viaduct voor automobielen.

DE SCHRIJVER.

HOOFDSTUK I.

VERLEDEN EN HEDEN.

§ 1. Terugblik.

Van een Rijkswegennet kan eerst gesproken worden na het ontstaan van het Rijk. In 1814 verscheen reeds een souverein besluit over het onderhoud van de wegen, en in 1816 een Kon. besluit betreffende de verdeeling en de benaming der groote wegen.

Betrekkelijk spoedig daarop werd de meer definitieve regeling tot stand gebracht door de verschijning van het Kon. besluit van 13 Maart 1821, no. 73, nopens de verdeeling der groote wegen. Hierin werd vastgesteld een verdeeling van de groote wegen in twee klassen en daaromtrent o. m. het volgende bepaald:

1e. „*De groote wegen van de eerste klasse*, met derzelver embranchementen, de op die wegen gelegen bruggen, heulen en duikers enz. zullen staan onder het onmiddellijk beheer van het Departement van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat";

2e. „*De groote wegen van de tweede klasse*, en derzelver embranchementen, zullen staan onder de onmiddellijke beheering van de Staten der onderscheidene provinciën, waardoor dezelve loopen, met last om in derzelver onderhoud te voorzien; zullende aan dezelve voorloopig, en tot na den afloop van de op die groote wegen gevestigde negociatiën, zoodanige sommen te dien einde worden verstrekt, als Wij daartoe zullen vermeenen te kunnen aanwijzen."

Bij dit besluit is gevoegd een staat A, bevattende elf groote wegen van de eerste klasse, met de embranchementen (zijtakken) en een staat B, bevattende de groote wegen van de tweede klasse, ingedeeld volgens de provinciën.

Na de afscheiding van België is deze classificatie niet herzien, vermoedelijk omdat men in de moeilijke jaren, onmiddellijk volgende op de tractaten van 1839, zich daarover nog niet kon bekommeren en daarna, door de opkomst van de spoorwegen, het belang van de groote wegen gestadig verminderde.

Van de elf wegen van de eerste klasse vervielen door de afscheiding van België de in de Zuidelijke Nederlanden gelegen wegen onder de nummers 9 tot en met 11; de eerste 8 wegen werden ingekort, voorzoover zij uit het Zuiden kwamen, met het deel van de Fransche tot de Belgische grens [1]).

[1]) Bij Keizerlijk Decreet van 1811 heeft Napoleon het uiterst belangwekkend reglement gegeven op den dienst van de wegen in zijn Keizerrijk. Het is prachtig van opzet en schitterend in uitwerking. Eens per drie

De acht wegen van de eerste klasse, welke wij sinds 1821 kennen en welke nu nog onder dezelfde benaming bestaan, zijn:

Weg no. 1 van Amsterdam naar de Pruisische grens;
„ „ 2 „ „ „ „ „ „
„ „ 3 „ „ „ „ Belgische grens;
„ „ 4 „ „ „ Hellevoetsluis;
„ „ 5 „ 's-Gravenhage naar de Pruisische grens;
„ „ 6 „ „ „ „ „ „
„ „ 7 „ „ „ „ Belgische grens;
„ „ 8 „ de Belgische grens naar de Pruisische grens.

Dit net van de wegen van de 1ste klasse met de daarbij behoorende zijtakken, is op de kaart (bijlage I) aangegeven. Het is te beschouwen als het oorspronkelijk Rijkswegennet, dat globaal een lengte had van ongeveer 1600 KM.

Afgezien van weg no. 4, die de hoofdstad verbond met de oorlogshaven, waren de wegen van de eerste klasse de hoofdverbindingswegen met het buitenland. De groote of belangrijke plaatsen, welke niet rechtstreeks lagen aan deze internationale wegen, werden door zijtakken daaraan aangesloten.

Ziet hier een logischen gedachtengang bij de vaststelling van de Rijkstaak ten aanzien van de verkeerswegen. Niet de verbinding van steden onderling was Rijkstaak, doch de verzorging van de nationale routes voor het lange-afstandsverkeer, de interprovinciale en internationale wegen.

In den toestand, geschapen door het Kon. besluit van 1821, kwam in het laatst van 1828 weder verandering door een Kon. besluit, waarbij de wegen 1ste en 2de klasse gebracht werden onder het beheer van het Amortisatie-Syndicaat (Financiën), terwijl aan den Minister van Binnenlandsche Zaken (Waterstaat) werd voorbehouden de noodige inspectiën daarover te doen. De Rijkswegen kwamen toen onder Financiën en zijn dat gebleven tot, bij de wet van 27 December 1840, aan het bestaan van het Syndicaat met ingang van 1 Mei 1841 een einde werd gemaakt.

Bij de Kon. besluiten van 22 Maart en 27 Maart 1841 werd het Rijkswegenbeheer in dier voege geregeld, dat alles, wat het materiëel beheer der wegen aanging, voortaan tot de competentie van het Departement van Binnenlandsche Zaken zou behooren en de financiëele aangelegenheden aan het Departement van Financiën verbleef.

Het derde kwartaal en een deel van het vierde kwartaal van de vorige eeuw, is het tijdperk van de volle opkomst van de spoor-

---

maanden had de keizer een volledig overzicht van den toestand van de wegen in zijn Rijk. De wegen werden bij dit Decreet ingedeeld in 3 klassen. Wat ons land betreft, was er, behalve een deel van den weg Parijs—Hamburg, één weg van de eerste klasse, n.l. Parijs—Amsterdam. Deze is in het Kon. Besluit van 1821 opgenomen als weg van de eerste klasse No. 3 van de Fransche grens naar Amsterdam. Na de afscheiding van België is hij ingekort van de Fransche tot de Belgische grens.

wegen en dientengevolge van het verval van trekvaarten en postkoetswegen. Elke spoorbaan, toen gelegd, wordt nu nog gebruikt. Over de spoorbaan Amsterdam—Haarlem, welke in 1839 als eerste in Nederland werd geopend, suizen nu dag en nacht de electrische treinen. Een eerbiedig saluut moge hier gebracht worden aan de spoorwegingenieurs, die bijna 100 jaar geleden begonnen met het bouwen van een nieuw wegennet, dat men zonder het verlaten van de oude banen, heeft kunnen dienstbaar maken aan de moderne behoeften. Zal dit over 50 jaar, — de techniek schrijdt nu zooveel sneller voort —, ook gebracht kunnen worden aan degenen, die verantwoordelijk zijn voor de werken tot aanleg van een automobielwegennet?

Toen het net van spoorwegen hier te lande moest worden gemaakt, was er niet één weg aanwezig, geschikt voor het nieuwe vervoermiddel van de negentiende eeuw. Men had om zoo te zeggen een voor spoorwegen maagdelijk land en kon de lijnen traceeren, die men noodig oordeelde, met volkomen negeering van de wegen, welke er waren. Aan dit feit heeft men te danken, dat het spoorwegnet nu nog ten volle bruikbaar is; dat de honderden millioenen guldens, in den bouw van dat net gestoken, na tientallen jaren nog volledig rendabel waren.

Denke men zich eens in, dat de stoomtram gekomen was niet nà, maar vóór den spoortrein; de ramp zou voor ons land niet te overzien geweest zijn. Immers de gang van zaken zou dan vermoedelijk als volgt geweest zijn.

Op de wegen voor kar en paard, die men had, zou men de stoomtrambaan aangelegd hebben met verbreeding hier en daar van den weg, waar dit zonder veel kosten kon en met afsnijding van te sterke bochten en hier en daar omlegging om een bebouwde kom. Men zou vol lof geweest zijn, althans in den aanvang, voor het prachtig snelle en zeer comfortabele vervoermiddel. Hier en daar zouden stemmen zijn opgegaan tegen de geldverkwisting voor bochtafsnijding en zoo, men kan toch in zoo'n bocht best wat minder snel rijden, waarom kan men daar inplaats van die onzinnige snelheid van 30 en zelfs 35 KM., niet 15 of 20 KM. rijden, wat maakt dat nu uit, enz.

Maar niettegenstaande dat gesputter, zou er dan toch een tramwegnet geboren zijn, waarop de ontwerpers met trots zouden hebben gewezen. Het verkeer zou zijn vermeerderd, maar de bezwaren van het hebben van een tram over een gewonen weg, zouden in het kwadraat zijn toegenomen. Men eischte grooter snelheid, de maximum-snelheid werd verhoogd van 35 tot 45 KM. De gemeentebesturen die op de veiligheid letten, werden ook wat guller met de vergunningen om met meer dan 15 KM. door de kom te rijden. Maar niettemin liep men hoe langer hoe meer vast. Het gedreun van de zwaardere tramtreinen, het gefluit, de rook, het gevaar, het waren allemaal bronnen voor moeilijkheden en ergernis. De exploitatie werd, als gevolg van de meerdere veiligheidsmaatregelen en de beperkte snelheid, oneconomisch. In het buitenland had men trams aangelegd op eigen baan met veel

zwaarder materieel, waardoor men de phenomenale snelheid van 60 KM. per uur bereikte. Men begon in te zien, dat men hier ook in die richting zou moeten werken.

Dertig jaar nadat de eerste tram met groote plechtigheid zich in beweging had gezet en nadat men tweehonderd millioen gulden in een zeer uitgebreid tram-wegennet had belegd, kwam men tot het droeve inzicht, dat men spoorwegen moest aanleggen en de trambanen weer opbreken.

Zooals dat in ons land meer gaat, ging het ook nu. Met man en macht moest er gewerkt worden om het spoorwegnet te bouwen en toen dit klaar was en men er vierhonderd millioen aan had besteed, was de zaak in orde. Jammer van de tweehonderd millioen, van al het gebreek, het boomenverlies, de schending van dorpsschoon, enz.

Deze gang van zaken is ons gelukkig bespaard gebleven: het was de trein en niet de tram, die het eerst kwam.

Men was zeer bang voor den trein. Wie ter wereld zou zulk een monster langs zich heen kunnen laten gaan, zonder door de zuiging in de lucht te worden medegesleurd. En er in gaan zitten: voor geen geld ter wereld! Dan de trots van Nederland: de koeien. Die stomme dieren zouden dol worden, als zij het monster maar in de verte zagen. Het spreekt vanzelf, dat de melkproductie ontzaglijk zou lijden. Tot den bedelstaf zouden de boeren worden gebracht. Als dan werkelijk ook binnen onze grenzen dit satansbedenksel moest verschijnen, als dit ongeluk niet te vermijden was, vooruit dan maar. Maar dan is ook het minste wat gevergd mag worden, dat een trein alleen mag rijden op een eigen baan, goed afgesloten van de bewoonde wereld door hekken en slooten en borden met verboden toegang. En ziet, alzoo geschiedde.

Een spoorwegnet werd ontworpen, rationeel op eigen baan, en volgens het axioma, dat de rechte lijn de kortste is.

Men begon met één lijn en geleidelijk, maar onverpoosd, werd doorgewerkt, totdat het net ontstond, dat wij nu allen kennen en dat welhaast een eeuw heeft dienst gedaan. Volgens den huidigen stand van de verkeerstechniek mag aangenomen worden, dat het nog tientallen jaren rentabiliteit zal behouden, want dank zij den rationeelen aanleg kan men, zij het dan ook met verzwaring van den onderbouw en de bruggen, het treingewicht en de treinsnelheid geleidelijk opvoeren, naarmate de eischen, die men aan dit verkeersmiddel stelt, hooger worden.

Als men dus de vraag stelt: „Hoe komt het, dat wij een behoorlijk spoorwegnet hebben, zonder eerst tientallen millioenen oneconomisch verbruikt te hebben", dan is het antwoord daarop: „dat hebben wij te danken aan angst en bekrompenheid".

Angst en bekrompenheid van de bevolking in het algemeen dwongen de Regeering toe te geven aan den eisch: treinen alleen toestaan op eigen banen, goed afgesloten door hekken en slooten.

Daardoor waren de ontwerpende ingenieurs in staat om het spoorwegnet logisch, op grond van de verkeersbehoeften, te tra-

ceeren, en dit had weer tengevolge de blijvende waarde van het gemaakte werk.

De lezer vergeve ons deze overpeinzing, die wellicht haar nut kan hebben, nu wij wederom staan aan het begin van een ingrijpende verandering in de vervoerswijze van personen en goederen.

Niet dat hiermede bedoeld wordt, dat binnenkort de spoortrein geheel plaats zal moeten maken voor het motorrijtuig, zooals de diligence den strijd tegen den spoortrein heeft moeten opgeven. In afzienbaren tijd zal de spoortrein zeker onontbeerlijk zijn. Maar naast het spoorwegvervoer is sinds 20 jaar in opkomst vervoer met een nieuw, snel veldwinnend verkeersmiddel: het motorrijtuig. Dit motorrijtuig behoeft een net van wegen voldoende aan eischen, welke zeer veel nader staan tot de eischen, welke men aan de spoorbaan gesteld heeft in de veertiger jaren van de vorige eeuw, dan tot de eischen, waaraan de Rijkswegen kunnen voldoen, welke niet anders zijn dan wegen voor de postkoetsen uit het begin van de vorige eeuw, sindsdien in meer of mindere mate technisch verbeterd, maar door bebouwing in veel erger mate verknoeid.

Hoe sterk het automobielverkeer toeneemt, moge met enkele cijfers worden toegelicht.

In 1920 bedroeg het aantal automobielen rond 18.500, waarvan 14.800 voor personen- en 3.700 voor vrachtvervoer. Op 1 Aug. 1929 waren hier te lande meer dan 60.000 personen-automobielen, meer dan 3000 autobussen en meer dan 35000 vrachtauto's; tezamen dus reeds ongeveer 100.000 motorrijtuigen. Dit aantal is sindsdien weer aanmerkelijk gestegen. Uit deze cijfers blijkt reeds, dat de bedrijfsauto in aanzienlijk sterker mate is toegenomen dan de personen-auto (850 % tegen 330 %).

Betreffende de zwaarte van bedrijfsauto's verkrijgt men eenig inzicht met behulp van den volgenden staat van de in 's-Gravenhage ingeschreven vrachtautomobielen, ingedeeld naar het eigen „gewicht":

Eigen gewicht in K.G.	JAAR.				
	1920	1922	1924	1929	
1—2000	33	94	657	2021	lichte vrachtwagens
2000—3000	42	104	239	259	middel-gewicht vrachtwagens
3000—4000	66	197	351	162	
4000—5000	57	173	270	60	zware vrachtwagens
5000 en meer	4	28	73	125	
Totaal	202	596	1590	2627	

Er zijn dus nu reeds vracht-automobielen, welke volbeladen meer dan 10.000 KG. gewicht hebben.

Uit de op de Rijkswegen in de jaren 1908, 1916, 1923 en 1926 gehouden verkeerstellingen blijkt eveneens de zeer sterke toename van het verkeer met motorrijtuigen, gepaard gaande met den achteruitgang van het verkeer met bespannen voertuigen:

PROVINCIE	Gemiddeld verkeer per dag en per waargenomen Rijksweg met:									
	Motorrijtuigen					Bespannen voertuigen				
	1908	1916	1923	1926 [1]	1926 [2]	1908	1916	1923	1926 [1]	1926 [2]
Noord-Holland	11	46	187	680	545	197	103	104	96	78
Zuid-Holland	9	50	195	660	526	168	123	114	133	127
Utrecht	15	50	222	643	549	142	100	92	99	86
Groningen	2	11	72	258	207	111	71	54	77	56
Friesland	1	8	54	178	146	91	60	51	57	40
Drente	1	5	33	131	103	102	56	53	75	60
Overijsel	2	8	56	126	106	84	64	79	73	56
Gelderland	9	24	97	287	277	122	74	62	109	86
Zeeland	1	5	52	149	118	139	120	75	78	60
Noord- Brabant	2	13	72	187	147	92	73	64	72	52
Limburg	5	8	62	178	146	81	56	80	86	72
Nederland .... (85 wegen)	6	23	108	335	275	122	83	79	87	75

[1]) Gedurende den waarnemingstijd van 6 uur v.—8 uur n.
[2]) Gedurende den waarnemingstijd van 8 uur v.—6 uur n.

Uit dezen staat blijkt duidelijk, dat de intensiteit van het verkeer met motorrijtuigen in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht van een andere klasse is dan in de overige provinciën.

Voorts dat nog in 1923 het automobielverkeer in aantallen slechts weinig grooter was dan het verkeer met bespannen voertuigen en dat reeds drie jaren later het aantal auto's zich verhoudt tot het aantal bespannen voertuigen als 3,65 : 1.

Het hoogste percentage auto's werd waargenomen op den weg Amsterdam—Laren bij de Merwedekanaalbrug, n.l. 98 % van de som van de aantallen auto's en bespannen voertuigen. Voor den geheelen weg bedraagt dit percentage 94,8.

Gedurende den waarnemingstijd van 6 uur v. tot 8 uur n. werden voor het geheele land op alle betrokken Rijkswegen in 1926 totaal 126.563 eenheden waargenomen, bestaande:

voor 22,2 % uit motorrijtuigen;
,, 3,8 % ,, ,, rijwielen;
,, 66,2 % ,, rijwielen;

voor 1,7 % uit hand-, krui- en kinderwagens;
„ 6,1 % „ bespannen voertuigen.

Vergelijkt men de uitkomsten der waarnemingen van 1926, met die van 1923, dan vindt men (8 uur v.—6 uur n.), dat de automobielen in aantal zijn *toe*genomen met gemiddeld 158 %, de motorrijwielen met 3 %, de rijwielen met 2 %. Daarentegen is de categorie hand-, krui-, en kinderwagens *af*genomen met 2 % en de bespannen voertuigen met 6 %.

Meer en meer verkrijgen dus, wat het verkeer betreft, de Rijkswegen het karakter van automobielwegen met rijwielverkeer. Sommige hebben dit practisch al geheel. Er is alle aanleiding te onderstellen, dat dit proces nog niet tot een einde gekomen is.

Wat men dus van het Rijk op wegengebied mag verwachten, is het tot stand brengen van automobielwegen. Voor een reeds gering, en naar te verwachten is nog verder afnemend verkeer met bespannen voertuigen, behoort uiteraard geen Rijksweg meer te worden aangelegd.

Toch bevat het Rijkswegenplan 1932 een type Rijksweg, waarbij voor iederen KM. automobielweg, welke wordt aangelegd, tevens 2 KM. weg wordt gemaakt, wegens het verkeer met bespannen voertuigen.

Uit dezen terugblik moge blijken, dat wij vermoedelijk ten aanzien van het opkomend automobielverkeer staan, zooals men omstreeks het midden van de vorige eeuw stond ten aanzien van het opkomend spoorwegverkeer. Zooals het toen levende geslacht een groote verantwoordelijkheid had te dragen bij de beantwoording van de vraag, hoe de spoorbanen te maken voor komende generatiën, is het nu levende geslacht verantwoordelijk voor het waarborgen van de vrije baan, welke het automobielverkeer van de toekomst noodig heeft om tot volle ontwikkeling te kunnen geraken.

---

§ 2. De wegenbelastingwet.

De wet van den 30en December 1926 tot het heffen van eene belasting ten behoeve van openbare verkeerswegen te land, de z.g. Wegenbelastingwet, vormt den grondslag voor ons moderne wegenbeheer. De totstandkoming van deze wet is een mijlpaal in de geschiedenis van de Rijks- en provinciale bemoeiingen, inzake het beheer en onderhoud van de wegen.

Vóór 1927 werd door het Rijk aan het onderhoud van de Rijkswegen per jaar ongeveer 4,5 millioen gulden ten koste gelegd. Uitgebreide provinciale wegennetten bestonden alleen in Noord-Brabant, Groningen en Overijsel. De overige provinciën deden weinig of niets aan wegenbeheer.

In Noord-Brabant en Groningen kende men reeds het instituut belastingheffing op voertuigen, welke van de provinciale wegen gebruik maakten.

Noord-Brabant begon reeds in 1839 met den aanleg van provinciale wegen en zette met kracht den bouw van kunstwegen voort. Met ingang van 1 Mei 1872 werden de tollen op de provinciale wegen, uit welker opbrengst de onderhoudskosten gedeeltelijk konden worden bestreden, afgeschaft. Inplaats daarvan werd ingevoerd de z.g. paardenbelasting, welke met ingang van 1 Mei 1908 werd vervangen door een *provinciale weggeldbelasting*.

Door de opkomst van het motorverkeer werden de kosten van onderhoud van de provinciale wegen aanmerkelijk verzwaard, hetgeen speciaal voor Overijsel, waar men een zeer uitgebreid wegennet in beheer had en geen wegenbelasting, tot stijgende moeilijkheden aanleiding gaf. Verschillende provinciën overwogen eveneens de instelling van een provinciale wegenbelasting.

Deze provinciale belastingen zouden voor het interprovinciaal verkeer ernstige bezwaren hebben medegebracht. Mede door het initiatief van de Vereeniging „Het Nederlandsche Wegencongres" is dit voorkomen. Deze Vereeniging heeft met medewerking van personen, aangewezen door de provinciale besturen, den Minister van Waterstaat en den Minister van Financiën, een semi-officieele commissie ingesteld, die een ontwerp-wegbelastingwet heeft samengesteld. Dit ontwerp is in handen gesteld van de commissie-Patijn, die daarover een rapport heeft uitgebracht, waarna de commissie-Fokker van alle kanten de zaak heeft bezien.

Het resultaat van deze voorbereiding is geweest de wegenbelastingwet. Deze wet moet als een zeer groot succes beschouwd worden; zij draagt de handteekeningen van de Ministers DE GEER (Financiën) en VAN DER VEGTE (Waterstaat), aan welke bewindslieden daarvoor dus in de eerste plaats hulde betuigd moge worden. Daarnaast mogen dankbaar herdacht worden de velen, die hunne medewerking aan de grondige voorbereiding van dezen legislatieven arbeid hebben verleend.

De leidende gedachte, welke bij deze belastingheffing voorzit, is, dat van Rijkswege een belasting geheven wordt op motorrijtuigen, teneinde de opbrengst er van te kunnen aanwenden ter verbetering van de Rijkswegen en het secundaire wegennet. Berekend werd toenmaals, dat voor de verbetering (ten deele geheel nieuwen aanleg) van dit wegennet een bedrag van ruim 300 millioen gulden noodig zou zijn, onverminderd de onderhoudskosten, welke werden gesteld op 4,5 millioen gulden per jaar voor het Rijk en 5 millioen per jaar voor de andere wegbeheerders.

Bij de uitvoering van de verbeteringswerken in 25 à 30 jaren zou te rekenen zijn op ruim 12 à 10 millioen gulden per jaar voor aanleg en verbetering en op 9,5 millioen gulden per jaar voor onderhoud, tezamen omstreeks 21 millioen per jaar.

Als inkomsten werden geraamd ruim 5 millioen gulden opbrengst wegenbelasting; ruim 6 millioen gulden rijwielbelasting; 4,5 millioen gulden bijdrage uit de Rijksschatkist; *f* 5 millioen door andere onderhoudsplichtigen, samen bijna 22 millioen.

De wegenbelastingwet is dus, wat betreft de belastingheffing niet anders dan een wet tot het heffen van een belasting op motorrijtuigen, geheven en geïnd door het Rijk. Men ging uit van de gedachte, dat het nieuwe vervoermiddel een ombouw [1]) van het wegennet noodig maakte, en dat het dus billijk was, dat de bezitters van de motorrijtuigen in de kosten daarvan zouden bijdragen te meer, daar door de verbeteringswerken de exploitatiekosten zouden verminderen.

Voertuigen met paardentractie werden niet onder deze Rijksbelasting begrepen, omdat het interlocale verkeer met deze voertuigen toenmaals reeds gering was en steeds meer vervangen werd door vervoer met mechanische kracht. Het proces van vermindering van de paardentractie heeft zich sindsdien op de Rijks- en provinciale wegen voortgezet; het standpunt om daarvan door het Rijk geen belasting te doen heffen, kan dan ook volkomen juist worden geacht.

Van het verkeer met rijwielen werd reeds belasting door het Rijk geïnd; de opbrengst er van zou voortaan ook gebruikt worden voor de verbetering van de wegen.

Zoowel de opbrengst van de wegenbelasting als die van de rijwielbelasting is sinds 1927 toegenomen; die van de wegenbelasting het sterkst, zooals uit onderstaanden staat moge blijken.

Jaar	Opbrengst wegenbelasting (motorrijtuigenbelasting)	Opbrengst rijwielbelasting
1928	*f* 7.884.152.—	*f* 6.190.715.—
1929	- 9.444.295.—	- 6.462.740.—
1930	- 10.887.490.—	- 6.797.280.—

Reeds in 1930 was dus de opbrengst van de wegenbelasting gestegen tot bijna 11 millioen gulden, hetgeen een zeer gunstig verschil maakt met de raming van 6 millioen vóór de behandeling van de wet. Hoewel de economische depressie, naar te verwachten is, ook een remmende werking zal uitoefenen op de opbrengst van de wegenbelasting, mag ondersteld worden, dat in de toekomst nog beteekenend hoogere bedragen geïnd zullen worden, al zal de progressie dan ook vermoedelijk minder zijn dan de ongeveer 40 % in het 2-jarig tijdvak 1928—1930.

De Wegenbelastingwet houdt niet alleen bepalingen tot het heffen van belasting op motorrijtuigen. Ware dit het geval, dan

[1]) Het woord „ombouw" vindt hevige bestrijding uit taalkundig oogpunt. Mij is geen zuiver Nederlandsch woord bekend, dat dit zou kunnen vervangen. Het woord „verbouw" komt hiervoor niet in aanmerking.

zou de naam ,,Motorrijtuigen-belastingwet" juister zijn. Zij geeft tevens regels, omtrent de wijze, waarop de opbrengst zal worden aangewend tot onderhoud en verbetering van de wegen.

Door aan de nieuwe belasting een bestemming te geven, welke aan het overgroote deel der belastingplichtigen sympathiek is, mag deze belasting de minst onpopulaire genoemd worden, welke wij bezitten. Op zichzelf verdient dit reeds allen lof.

De wijze, waarop de wet de besteding van de gelden regelt, is zoo wel doordacht, dat daarvan, zonder dat het Rijk dwang behoefde uit te oefenen, het gevolg is geweest, dat de activiteit van de provinciën op wegengebied, aanzienlijk is toegenomen, vooral daar, waar dit het meest urgent was, n.l. in centraal Nederland: Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht.

Art. 30 van de wet schrijft de instelling van een ,,wegenfonds" voor, ten behoeve van den aanleg, de verbetering en het onderhoud van de, krachtens de wegenwet, aan te wijzen wegen.

Practisch bestaan de inkomsten van dit wegenfonds uit een uitkeering uit de Rijksmiddelen, de opbrengst van de wegenbelasting en de opbrengst van de rijwielbelasting. De laatste jaren bedroeg de uitkeering uit de Rijksmiddelen ruim 5 millioen gulden, welk bedrag nu verminderd is tot 4 millioen. De inkomsten van het wegenfonds bedragen dus omstreeks 22 millioen gulden.

Van de inkomsten van het wegenfonds wordt een deel uitgekeerd aan de provinciën, n.l. 30 %, binnenkort te verhoogen tot 35 % en later tot 40 %. Dientengevolge ontvangen de provinciën tezamen nu rond 5 millioen gulden.

Voorts bepaalt de wet, dat er zal zijn een ,,Rijkswegenplan" en voor elke provincie een ,,Provinciaal wegenplan".

Het Rijkswegenplan bevat de bestaande en aan te leggen wegen, welke hoofdverbindingen zullen vormen voor doorgaand verkeer, hetgeen dus in de practijk beteekent, het Rijkswegennet, zooals men zich dat voor de toekomst denkt. Dit zijn dus de primaire wegen.

De provinciale wegenplans bevatten de bestaande en aan te leggen wegen, welke naast die van het Rijkswegenplan, in de Provincie noodig zijn als verbindingen voor doorgaand verkeer met motorrijtuigen, hetgeen dus bij de meeste provinciën beteekent, het provinciaal wegennet, zooals men zich dat voor de toekomst denkt. Dit zijn dus de secundaire wegen.

Het Rijkswegenplan 1927 omvatte wegen ter totale lengte van rond 3000 KM. De provinciale wegenplans mochten volgens Rijksvoorschrift in totaal omstreeks 4000 KM. weg bevatten. Samen dus 7000 KM. en, daar in totaal in ons land buiten de bebouwde kommen rond 25000 KM. verharde weg bestaat, wordt het overgroote deel daarvan dus beschouwd als tertiaire weg.

Op deze wijze werd dus al onmiddellijk de zoo noodzakelijke splitsing in primaire, secundaire en tertiaire wegen verkregen.

De gelden uit het wegenfonds worden alleen besteed voor aanleg en verbetering van de eerstgenoemde twee groepen.

Hoe worden nu de bovengenoemde 5 millioen gulden verdeeld over de provinciën?

Daartoe was in de eerste plaats noodig verdeeling van de 4000 KM. beschikbaar gestelde wegen over de 11 provinciën. Voor deze verdeeling heeft men tenslotte een formule gevonden, gebaseerd op de oppervlakte, het inwonersaantal en de totale lengte aan verharde wegen, welke men in de provinciën aantreft.

Noord-Brabant, Gelderland, Zuid-Holland en Noord-Holland verkregen in ronde cijfers ieder 500 KM.; Groningen en Friesland ieder 400; Overijsel, Drente en Zeeland ieder 300 en Limburg en Utrecht ieder 200 KM.

Zouden nu al deze wegen in zeer goeden gemoderniseerden staat verkeeren, dan zou iedere KM. weg, bij de verdeeling van de voor de provinciën beschikbare gelden, om zoo te zeggen even zwaar kunnen wegen. Er is echter groote verscheidenheid in hoedanigheid van de wegen. De Wegenbelastingwet gaat uit van de goede gedachte, dat de deugd beloond moet worden m. a. w. dat een weg, naarmate hij aan hoogere eischen voldoet, ook meer medetelt bij de verdeeling der gelden; uiteraard binnen bepaalde grenzen.

Ieder jaar wordt aan iederen weg, die op het provinciaal wegenplan voorkomt, „het gewicht" (hetgeen men de in rekening te brengen lengte noemt) bepaald. Dit geschiedt volgens regels, door den Minister vastgesteld, en die dus voor alle provinciën gelden. Op deze wijze worden de wegenlijsten verkregen, welke mede tot grondslag dienen voor de verdeeling.

Het is uiteraard het doel van iedere provincie om een zoo groot mogelijk aandeel van het totaal voor de provinciën beschikbaar bedrag te verkrijgen. Dit kan iedere provincie bevorderen, door zorg te dragen, dat haar wegenlijst zooveel mogelijk KM.'s bevat, hetgeen slechts mogelijk is door verbetering van de wegen. Immers, een 10 KM. lange smalle grintweg, op een provinciaal wegenplan voorkomend, staat op de wegenlijst met een in rekening te brengen lengte van b.v. 3 of 4 KM. Verbreedt men den weg, brengt men daarop een stofvrije, goed gefundeerde verharding aan en een fietspad, dan wordt daardoor bereikt, dat de weg met de volle lengte op de wegenlijst komt en voor dezen weg dus veel meer uitkeering ontvangen wordt.

Ieder verbeteringswerk wordt dus, om zoo te zeggen, prompt, reeds het daarop volgend jaar, beloond door een hoogere uitkeering ten koste van de andere provinciën. Men bevordert daardoor een soort wedstrijd in het verbeteren. Dit systeem werkt voortreffelijk; sinds de invoering van de Wegenbelastingwet is de activiteit van de provinciën aanmerkelijk verhoogd, in de eerste plaats, omdat de geldmiddelen versterkt werden, maar daarenboven nog omdat het aandeel van een provincie, welke in de wegverbeteringen achter blijft, geleidelijk vermindert.

De verdiensten van de Wegenbelastingwet zijn dus hierin gelegen, dat:

1e. de geldmiddelen, zoowel van het Rijk als de provinciën, aanzienlijk werden versterkt op de wijze, welke de minste tegenkanting verwekte;

2e. het zeer uitgebreide wegennet naar zijn huidige of toekomstige beteekenis voor het doorgaand verkeer met motorrijtuigen werd verdeeld in een primair, een secundair en een tertiair net, hetgeen voor een goeden gang van zaken onontbeerlijk is;

3e. de verdeeling van de voor het secundaire net beschikbare middelen uit het wegenfonds op zoodanige wijze tusschen de provinciën geschiedt, dat daarin een zeer sterke prikkel gelegen is om tot verbetering van dit secundaire net over te gaan.

4e. de opheffing van de tollen sterk bevorderd werd door de bepaling, dat geen uitkeering wordt genoten voor wegen, waarop tol wordt geheven.

Deze verdiensten zijn zoo groot, dat, zooals reeds in den aanvang van deze paragraaf is opgemerkt, de totstandkoming van deze wet, een mijlpaal is in de geschiedenis van de Rijks- en Provinciale bemoeiingen, inzake het beheer en het onderhoud van de wegen.

Het jaar 1927 is het eerste jaar, waarin de wet toepassing vond; men kan dit jaar dan ook beschouwen als het begin van den opbouw van het wegennet voor het verkeer met motorrijtuigen. Hetgeen daarvóór gedaan is, hoe belangrijk als incidenteele verschijnselen dan ook, was pionierswerk, de voorhoede, die aan den opmarsch van het eigenlijke leger vooraf ging.

---

§ 3. Het Rijkswegenplan 1927.

Als uitvloeisel van de wegenbelastingwet werd bij Kon. Besluit van 4 Juni 1927 het Rijkswegenplan vastgesteld.

Het behoeft geen betoog, dat dit eerste Rijkswegenplan niets anders kon zijn dan een zeer voorloopig plan. Men moest een basis hebben om aan het werk te kunnen gaan; een voorloopig denkbeeld van het Rijkswegennet. Ook zonder het Rijkswegenplan 1927 zou men de werken hebben kunnen uitvoeren, welke in de afgeloopen jaren zijn volbracht. Maar een Rijkswegenplan was absoluut onontbeerlijk met het oog op de provinciale wegenplannen. De wegen van de provinciale plannen moeten de mazen van het Rijkswegennet op logische wijze vullen; deze plannen hebben dus het Rijkswegennet van de toekomst als basis noodig.

De provinciale plans zijn op hun beurt onontbeerlijk voor de vaststelling van het aandeel van iedere provincie in de totale uitkeering aan de provinciën uit het wegenfonds.

Het was dus noodig, dat ten spoedigste na de invoering van de

wegenbelastingwet een Rijkswegenplan werd vastgesteld. Dit is in enkele maanden geschied en het behoeft dus geen betoog, dat het eerste Rijkswegenplan slechts een zeer voorloopig karakter kon dragen.

Men heeft Waterstaat meermalen het verwijt gemaakt, dat de uitvoering van de werken in vele opzichten afweek van het Rijkswegenplan. Zulke verwijten zijn m.i. geheel ongegrond. Het Rijkswegenplan was niet meer dan een voorloopig schema en kon niet meer zijn dan dat.

Het plan omvatte 2907 KM. te verbeteren en aan te leggen wegen. De indruk, dat het, in tegenstelling met hetgeen het slechts kon zijn, een geheel uitgewerkt plan was, werd gewekt, doordat daarin precies werd aangegeven, hoe de weg zou worden verbeterd. De soort en de breedte van de te maken verharding werden opgegeven en zelfs de breedte van de aan te leggen fietspaden. Daarvan heeft men geen plezier beleefd; integendeel werd daardoor tot minder welwillende critiek gereedelijk aanleiding gegeven. In de praktijk heeft men zich zeer terecht geenszins gehouden aan de in het plan genoemde afmetingen. Als men bedenkt, dat in het plan vele Rijkswegen voorkomen, welke na verbetering een verharding zouden verkrijgen van slechts 5 M. breedte, dan zal men toegeven, dat het zeer verstandig is geweest daarvan af te wijken.

Op grond van het Rijkswegenplan 1927 is veel tot stand gebracht. De leidende gedachte, die heeft voorgezeten bij de uitvoering van de werken, was om in den kortst mogelijken tijd het bestaande wegennet door het aanbrengen van nieuwe verhardingen en, waar mogelijk, het aanleggen van een fietspad, gescheiden van de rijbaan, veiliger en bruikbaarder te maken voor het verkeer. Er bestond dienaangaande een noodtoestand, welke in den kortst mogelijken tijd moest verdwijnen.

Met kracht en voortvarendheid is gewerkt en het resultaat daarvan is, dat men nu in 1931 kan zeggen, dat het Rijkswegennet in het algemeen behoorlijk bruikbaar is. Het beperkte, doch juist gekozen doel, den noodtoestand op te heffen, is bereikt.

Wie wil zien, hoe gewoekerd kan worden met uiterst beperkte middelen, begeve zich b.v. op den Rijksweg van Rotterdam naar Delft. De smalle grondstrook, aan één zijde begrensd door een smalle waterkeerende kade en aan de andere zijde door een diepe sloot, is voor de volle 100% uitgebuit voor het maken van een weg. Het is bewonderenswaardig, wat men onder de meest ongunstige omstandigheden daar tot stand heeft gebracht.

Behalve met het verbeteren van de rijbanen van de bestaande wegen, is men voortgegaan met den aanleg van wegen, welke practisch nieuwe wegen zijn en waarmede men reeds voordien was begonnen, zooals Amsterdam—Baarn en Amsterdam—Haarlem.

Daarenboven heeft men met den geheel nieuwen weg van Den Haag naar Rotterdam en van Rotterdam naar Utrecht een aanvang gemaakt; de eerstgenoemde is reeds grootendeels gereed.

Met deze zeer korte uiteenzetting kan, wat het Rijkswegenplan 1927 betreft, worden volstaan, omdat het weldra door een nieuw zal worden vervangen en dus tot de geschiedenis zal behooren.

---

§ 4. Het Rijkswegenplan 1932.

Het Rijkswegenplan 1932 bestaat in de eerste plaats uit een overzichtskaart, waarvan hierbij als bijlage 2 een exemplaar is gevoegd. Voorts uit een „staat van de bestaande en aan te leggen wegen, welke hoofdverbindingswegen zullen vormen voor het doorgaand verkeer met motorrijtuigen".

Deze staat omvat niet minder dan 82 bestaande en aan te leggen wegen met een totale lengte van 3300 KM.

De eerste vraag, die dus bij den aandachtigen beschouwer opkomt is, hoeveel van deze 3300 KM. zijn te verbeteren bestaande wegen en hoeveel KM. zullen geheel nieuw worden aangelegd.

Het is uiteraard voor niemand ter wereld mogelijk om daarop *nu* een volkomen juist antwoord te geven; dat zal men misschien over 30 jaar weten. Maar niettemin dient toch eenigermate een inzicht te bestaan in wat men zich nu in groote lijnen voorstelt. Een globaal antwoord op bovenstaande vragen is dan ook, aan de hand van den staat, wel te geven.

Immers, in de kolommen 4 en 5 worden opgesomd de bestaande wegen, die waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk gevolgd zullen worden. Waar geen sprake is van het volgen van een bestaanden weg, wordt dit aangegeven door een streep. Bij ongeveer 550 KM. staat een streep. De overige 2750 KM. zullen dus *waarschijnlijk geheel* of *gedeeltelijk* een bestaanden weg volgen.

Deze bestaande wegen, welke waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk gevolgd zullen worden, zijn niet alle in beheer en onderhoud bij het Rijk.

Ruim 600 KM. staat opgegeven als zijnde in beheer en onderhoud bij het Rijk; ongeveer 1550 KM. is in beheer en onderhoud bij het Rijk en anderen, en bijna 600 KM uitsluitend bij anderen.

Het is zonder nadere gegevens niet precies na te gaan hoeveel KM. van de 1550, die in beheer en onderhoud zijn bij „het Rijk en anderen", in beheer zijn bij het Rijk en hoeveel bij anderen. Bij een nadere beschouwing blijkt echter al dadelijk, dat het overgroote deel reeds in onderhoud is bij het Rijk, dus Rijksweg is, doch dat niettemin vermoedelijk nog tenminste 250 KM. geen Rijksweg is.

De eerste conclusie is dus, dat de 3300 KM. toekomstige „hoofdverbindingsweg voor het doorgaand verkeer met motorrijtuigen" zal bestaan uit:

1900 KM., die waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk een bestaanden Rijksweg volgen;
850 KM., die waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk een bestaanden weg volgen, die geen Rijksweg is;
550 KM., waarvan tevoren vaststaat, dat zij geheel nieuw zullen worden aangelegd.

Op onze onderzoekingstocht ter beantwoording van de vraag hoeveel KM. van de 3300, volgens het Rijkswegenplan 1932, geheel nieuw zal worden aangelegd, kunnen wij, met behulp van den staat, niet verder komen dan tot het bovenstaande.

Zelf moeten wij nu trachten een denkbeeld te krijgen, van wat men zal doen met die 1900 KM. Rijksweg. Hoe verbetert men een Rijksweg om hem geschikt te maken als hoofdverbindingsweg voor doorgaand verkeer met motorrijtuigen en wel zoodanig, dat hij daarvoor niet alleen geschikt is in onze oogen, maar tevens geschikt volgens de opvatting, die daaromtrent het komende geslacht zal hebben?

Laten wij daartoe eerst een oogenblik op den afgelegden weg terugzien, dan vinden wij dadelijk twee voorbeelden, die, ten aanzien van de verbetering van een bestaanden Rijksweg, als uitersten zijn te beschouwen, n.l. de verbetering van den Rijksweg Amsterdam—Baarn en die van den Rijksweg Ede—Arnhem.

De verbetering van den eerstgenoemden weg heeft daarin bestaan, dat men een geheel nieuwen weg aangelegd heeft, die uit oude vriendschap niet kon nalaten hier en daar den van ouds bestaanden weg eens op te zoeken. Over 80% van de lengte is de nieuwe weg aangelegd geheel vrij van den bestaanden; over 20% van de lengte is de oude weg verwerkt in den bestaanden.

Daarentegen leende de weg Ede—Arnhem zich tot een verbetering zoodanig, dat, als men een fietspad achter de boomenrij zal hebben aangelegd, een behoorlijke auto zonder bezwaar 90 KM. zal kunnen rijden. Daarbij zal dan de oude Rijksweg over de geheele lengte gevolgd zijn.

In het algemeen kan gezegd worden, dat bij de verbetering van de Rijkswegen in Westelijk en Centraal Nederland, nieuwe weggedeelten een aanzienlijk grooter percentage zullen uitmaken van de totale lengte van den verbeterden weg, dan in de overige deelen van ons land. Wij kunnen over dit toekomstige percentage, gerekend over het geheele land, meer of minder pessimistisch gestemd zijn. Laten wij echter optimistisch zijn en aannemen, dat van de 1900 KM. nieuwen Rijksweg, als het geheele plan gereed zal zijn, slechts 20% zal blijken buiten het bestaande tracé gemaakt te zijn, dan beteekent dit nog bijna 400 KM. nieuwen weg.

Wij zijn nu gevorderd tot de 850 KM. bestaande wegen, geen Rijkswegen zijnde, die „waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk" gevolgd zullen worden voor den aanleg van hoofdverbindingswegen voor doorgaand verkeer.

In het algemeen kan gezegd worden, dat het al bezwaarlijk, dikwijls zelfs onmogelijk is, om een Rijksweg geschikt te maken voor het automobielverkeer. Voor de wegen buiten het Rijkswegennet geldt dit in nog veel sterkere mate.

Zal men het tracé van deze wegen over 60% van de lengte kunnen volgen, als men snelverkeerswegen voor de toekomst wil opleveren? Het valt zeer te betwijfelen. Laat ons echter ook hier optimist zijn en dit aannemen.

Wij kunnen dan nu zeer globaal antwoord geven op de vraag, aan het begin van deze paragraaf gesteld.

Het Rijkswegenplan 1932 zal vermoedelijk en zeer globaal dus neerkomen op:

1. den aanleg van 1300 KM. nieuwen snelverkeersweg;
2. de verbetering van 1500 KM. bestaanden Rijksweg;
3. de verbetering van 500 KM. bestaanden weg, geen Rijksweg zijnde.

Voorwaar geen gering program!

Wij komen nu tot het dwarsprofiel, dat men zich voor de nieuwe wegen gedacht heeft. Dienaangaande worden de wegen, blijkens de toelichting, verdeeld in de onderstaande vier categorieën:

INDEELING VAN DE WEGEN.

Categorie	Aan te leggen of te verbeteren vlgs profiel:	Voor de toekomst te rekenen op profiel:
I	A of C, beide al of niet vereenvoudigd.	A of C.
II*a*)	B, al of niet vereenvoudigd.	B of A, beide al of niet vereenvoudigd
III*a*)	B, vereenvoudigd.	B, al of niet vereenvoudigd.
IV	B, vereenvoudigd of D.	B, vereenvoudigd, of D.

a) Bij de wegen van deze categorie kan profiel C, al of niet vereenvoudigd, toepassing vinden voor die gedeelten, waar voor ander dan doorgaand motorverkeer, een weg aanwezig is.

Deze dwarsprofielen zijn op het eerste deel van bijlage 4 overgenomen, met dien verstande, dat van de twee dwarsprofielen A, welke bij het wegenplan behooren, hier slechts één is overgenomen, omdat het andere daaraan gelijk is met uitzondering van de plaatsing van de boomenrijen.

Dwarsprofiel A heeft een rijbaan voor autoverkeer breed 11 Meter, voorts vindt men er parallelwegen voor langzaam algemeen verkeer, rijwielpaden en voetpaden, waardoor men komt tot een kruinbreedte van niet minder dan 43 M. Zulk een weg bestaat eigenlijk uit drie rijkswegen naast elkander.

De profielen B en C verkrijgen in eersten aanleg een rijbaan voor autoverkeer breed 6 M., welke later kan worden verbreed tot 11 M., voorts twee rijwielpaden. Het profiel B daarenboven twee voetpaden en het onderste profiel C twee parallelwegen als uitwegen.

Van de wegen categorie I wordt dus medegedeeld, dat in eersten aanleg:

1. De autorijbaan breed zal zijn 11 M. of 6 M.;
2. Rijwielpaden al of niet aanwezig zullen zijn;
3. Parallelwegen al of niet aanwezig zullen zijn;
4. Voetpaden al of niet aanwezig zullen zijn.

In de toekomst zal de rijbaan in ieder geval 11 M. breed zijn en zullen in ieder geval twee rijwielpaden aanwezig zijn.

Van de wegen categorie II, III en IV, wordt dus medegedeeld, dat:

1. de rijbaan zal zijn voor gemengd verkeer, breed 6 M. in eersten aanleg en 11 M. in de toekomst, tenzij vereenvoudigd (verminderd);
2. De rijbaan bedoeld sub 1 zal dienen uitsluitend voor automobielen, als er voor ander dan doorgaand verkeer een weg aanwezig is;
3. rijwielpaden al of niet aanwezig zullen zijn;
4. voetpaden al of niet aanwezig zullen zijn.

Is het mogelijk uit deze „toelichting" meer dan de volgende conclusies te trekken:

Ten aanzien van de kruinbreedte, dat die gelegen zal zijn tusschen 23 en 43 M.;

Ten aanzien van de rijbaanbreedte, dat die gelegen zal zijn tusschen 6 en 11 Meter;

Ten aanzien van de fietspaden, dat die in ieder geval in de toekomst aanwezig zullen zijn op de wegen categorie I?

Voorts dat een aparte autobaan alleen op de wegen categorie I en II bij eersten aanleg of in de toekomst in de bedoeling ligt?

De indeeling van de wegen in de categorien I, II, III en IV vindt men op het kaartje, bijlage 2, aangegeven.

De kosten van uitvoering van dit plan, dat nauwelijks uitgaat boven een schetsmatig denkbeeld, wordt reeds nu geraamd op meer dan 400 millioen gulden.

---

§ 5. Critiek op het Rijkswegenplan 1932.

De automobilist, die gevoel voor rechtvaardigheid heeft en geen al te ondankbaar gemoed bezit, is geneigd de uitspraak te doen: „er is geen reden voor critiek".

Hebben wij niet gezien, hoe, dank zij het harde werken van de laatste 5 jaren, ieder jaar de Rijks- en provinciale wegen in beteren toestand geraken? Hebt ge den „weg" gekend van Amsterdam naar Baarn, die op de meest fantastische manier door Muiden en Naarden kronkelde, besmeurd werd door rook van een gevaarlijk trammetje, waarvan de baan deel uitmaakte van den weg, welke tenslotte terecht kwam op den binnenberm van den dijk te Eemnes? En hebt ge gezien, hoe de toestand nu is? Een prachtige breede weg met vrijliggend fietspad, wandelpad en trambaan, met zachte ronding zich vlijend om de oude vesten, om dan, vóór

Laren den rechten hoek in den ouden weg naar Eemnes afsnijdend, recht over heide en velden, door een van de mooiste plekjes natuur het boschrijke Baarn te bereiken?

Hebt ge den weg van Den Haag naar de Haagsche Schouw vroeger gekend en kent ge nu die prachtige breede asphaltbaan, welke iederen automobilist, die van Utrecht tot Leiden door bebouwde linten (officieel genoemd bebouwde kommen) is gestunteld, een zucht van verlichting doet slaken en een glimlach over zijn vermoeide gelaatstrekken toovert?

Maar als U dat nog niet voldoende is, kent ge dan den ouden weg van Den Haag naar Delft en kent ge den nieuwen, die voor den meest verwenden automobilist toch een openbaring moet zijn?

Weet ge, hoe men vroeger van Hattem naar Zwolle kwam en zijt ge al eens over de nieuwe brug gereden? Hebt ge dan niets gelezen in de couranten over de in aanbouw zijnde brug te Keizersveer, en weet ge niet, dat in Zalt-Bommel, Arnhem en Nijmegen spoedig ook bruggen aanwezig zullen zijn?

Ja, met dit alles kan men bekend zijn en toch den euvelen moed hebben om critiek uit te oefenen op den gang van zaken bij den Rijkswegenaanleg. De bekentenis kome hier: wij kennen dit alles, wij bewonderen daarvan veel, zeer veel zelfs en achten het niettemin noodig om critiek uit te oefenen. Echter critiek, die uitsluitend ten doel heeft te pogen een steentje bij te dragen tot het bereiken, in vrij verre toekomst, van een logischen eindtoestand, zonder de schatkist overmatig bezwaard te hebben.

Die critiek zal zich slechts over drie punten uitstrekken, die echter de groote lijn van het vraagstuk volkomen beheerschen, n.l.:

1. Over de regeling van de bebouwing langs de groote verkeerswegen;
2. Over de beginselen, waardoor men zich bij den bouw van het wegennet laat leiden;
3. Over de wijze van financiering van de werken.

Er is voor ons daarentegen geen reden om critiek uit te oefenen op de technische uitvoering van de werken. Wanneer de Rijkswaterstaat een werk uitvoert, dan wordt het door alleszins bekwaam personeel deugdelijk voorbereid, van alle kanten bekeken, nauwkeurig in teekening gebracht en nauwgezet uitgevoerd.

Maar, als men zich afvraagt of de gegeven opdrachten juist zijn geweest, of de blijvende bruikbaarheid van de gemaakte werken verzekerd is en of het vaststaat, dat er, zoo voortgaande, geen financiëele moeilijkheden zullen ontstaan, dan kan men geenszins met volle overtuiging bevestigende antwoorden geven. Integendeel, dan zal geantwoord moeten worden: de juistheid van de opdracht lijkt twijfelachtig, want leidende beginselen, die daarbij hebben voorgezeten, zijn niet te onderkennen; de blijvende bruikbaarheid is ten eenenmale onverzekerd en met de financiën kon het wel eens spaak loopen!

Het sub 1 genoemde punt van critiek: de regeling van de bebouwing langs de groote verkeerswegen, is een vraagstuk van zoo groot belang en tevens zoo dringend, dat daaraan het volgende hoofdstuk geheel gewijd zal zijn. Van beleid dienaangaande is in het geheel geen sprake. Daardoor wordt ieder jaar een ontzaglijke schade toegebracht aan de volkswelvaart en aan 's lands welstand. Wat de tuberculose en de kanker zijn op het gebied van de volksgezondheid, is de lintbebouwing [1]) ten aanzien van de volkswelvaart en 's lands welstand, met dit verschil, dat wanneer men werkelijk ernstig het algemeen belang den voorrang wil geven boven tijdelijk en zeer twijfelachtig particulier belang, het laatstgenoemd euvel naar wensch kan worden beperkt.

Daarover handelt echter het volgende hoofdstuk, zoodat deze kwestie te dezer plaatse kan blijven rusten.

Het tweede punt van critiek: de beginselen, waardoor men zich bij den bouw van het wegennet, d.w.z. bij de opstelling van het wegenplan, laat leiden.

Alvorens daarop verder in te gaan, moge eerst de vraag beantwoord worden, of het überhaupt wel noodig is, beginselen te belijden ten aanzien van het wegenvraagstuk. Metterdaad is geen groot vraagstuk, ooit behoorlijk tot een oplossing gebracht, uitsluitend door overwegingen van opportuniteit. Een leidend beginsel, richtlijnen moeten er zijn. Ook op dit schip behoort een kompas en men dient nauwkeurig den koers te weten, die gezeild moet worden om de haven te bereiken. Hetgeen natuurlijk volstrekt niet uitsluit, dat om redenen van opportuniteit tijdelijk afwijkingen mogelijk en wenschelijk kunnen zijn en zelfs wel zullen zijn, maar men moet weten, dat het afwijkingen zijn en de grootte ervan moet men kennen om later de correcties te kunnen aanbrengen, die noodig zullen zijn om toch het doel te bereiken.

Heeft men die beginselen niet, is er geen kompas aan boord, dan zal men misschien de haven kunnen bereiken, maar dat zal dan geschieden ten koste van veel tijd en geld.

En wie vermag in het Rijkswegenplan richtlijnen te ontdekken, waar zijn zij uiteengezet?

Wij hebben gezien, dat het Rijkswegenplan bestaat uit een lijst, opsommende een reeks van 82 bestaande en nog niet bestaande wegen tot een totale lengte van niet minder dan 3300 KM., benevens een blad dwarsprofielen, waarvan geen kwaad woord gezegd wordt, als men constateert, dat het het beeld vertoont van: het kan vriezen, maar het kan ook dooien.

Wat moet met dit zeer groot aantal wegen gebeuren, welke van deze wegen kunnen onverbeterd blijven; welke zullen op eenvoudige wijze verbeterd kunnen worden om voor de toekomstige taak geschikt te zijn; welke zullen in de toekomst het groote ver-

---

[1]) Lintbebouwing is het bouwen van huizen als een lint aan één zijde of aan weerskanten van een verkeersweg.

keer tot zich trekken? Welke wegen zullen het karakter van buurtverkeersweg verkrijgen, welke het karakter van snelverkeersweg over grooten afstand?

Hoe kan men zorgdragen, dat door den aanleg van de nieuwe wegen niet meer cultuurgrond verloren gaat, dan strikt onvermijdelijk is (een voor ons klein land uiterst belangrijk punt)?

Hoe moet de volgorde zijn van uitvoering? Men zal toch niet de illusie hebben, dat het financiëel mogelijk zal zijn alles in korten tijd uit te voeren. Wij zullen er 30 of 40 jaar over moeten doen, misschien langer. Waarom zou het nieuwe wegennet in korter tijd gebouwd worden dan het spoorwegnet? Is het zelfs niet waarschijnlijker, dat er geen einde aan te zien zal zijn, evenmin als een eind te zien is aan onze rivierverbeteringen, kanalenbouw, enz. Is het daarom niet verstandig om een urgentie-plan op te stellen voor de eerste tien jaren van zoodanigen omvang, dat, in verband met de te verwachten inkomsten uit de bijdrage van de schatkist, de wegenbelasting en de baten, bedoeld in de laatste paragraaf van het volgende hoofdstuk, de financiering kan geschieden zonder een ontoelaatbare schuldenlast ten gevolge te hebben?

Waar vindt men in het wegenplan de beantwoording van deze vragen? Schipper, waarheen is Uw koers?

Het ontbreken van beginselen, het gebrek aan richtlijnen voor de toekomst, het gemis van een urgentie-program, dit alles is oorzaak, dat een groot gevoel van onzekerheid den onbevooroordeelden beschouwer van het Rijkswegenplan bekruipt. Beginselen, richtlijnen en een urgentie-program zullen niet gemist kunnen worden, wil men verder geleidelijk dit zoo uiterst gewichtig vraagstuk, om de toekomst van ons land ten aanzien van het autotransport te verzekeren, gaan beheerschen.

Gaat men voort, met den arbeid op de wijze, als tot nu toe geschiedt, dan bestaat de kans, neen, de groote waarschijnlijkheid, dat, als nog 100 of 200 millioen gulden zullen zijn uitgegeven, men tot de conclusie komt, dat een geheel andere koers moet worden gezeild en dat een groot deel van dit geld als nutteloos uitgegeven zal moeten worden beschouwd.

Laat ons niet vergeten, dat wij zeer vermoedelijk pas aan het begin staan van het tijdperk van ontwikkeling van het personen- en goederenvervoer per motorrijtuig. Dat het er slechts zeer weinig toe doet, wat wij, die geboren zijn in de vorige eeuw, goed genoeg vinden. De werken, die nu gemaakt zullen worden, moeten zoodanig zijn, dat tenminste de twee volgende generatiën daarmede genoegen nemen en, als het kan, dat die generatiën zullen kunnen getuigen, dat het huidige geslacht blijk gegeven heeft van een behoorlijke visie op de toekomst.

Dat zij dit zullen kunnen doen bij uitvoering van het Rijkswegenplan 1932 is aan gerechten twijfel onderhevig.

HOOFDSTUK II.

LINTBEBOUWING.

---

§ 6. Over den aard en den omvang van de ziekte.

Er knaagt een ziekte aan onze interlocale wegen, een parasitaire woekering, welke het best te vergelijken is met kanker. Hand over hand neemt ze toe, natuurschoon verwoestend, verkeer belemmerend, doodelijke ongelukken veroorzakend, de Overheid dwingend tot uitvoering van kostbare werken.

Die ziekte is de lintbebouwing: het bouwen van huizen als een lint langs de groote verkeerswegen.

Over den aard en den omvang van de lintbebouwingsziekte ware een boekdeel te schrijven, toegelicht door tien albums vol fotografieën. Ieder, die de schoonheid van zijn land lief heeft en eenig gevoel heeft voor orde en economie, zou bij het lezen van het boek en bij het bezien van de foto's de tranen over de wangen stroomen, maar tevens zou hij een gevoel van wrevel tegen een Rijksbeleid, dat zoo iets rustig tolereert, nauwelijks kunnen onderdrukken.

Dit boekdeel en die albums zijn, als niet-passend in het kader van dit werkje, achterwege gebleven.

Dit gemis wordt eenigermate vergoed door het zeer lezenswaardige verslag van de vergadering van 14 April 1928 in het gebouw voor den Werkenden Stand te Amsterdam, belegd door het Nederlandsch Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw, den Toeristenbond voor Nederland (A. N. W. B.), en de Vereeniging „Het Nederlandsche Wegencongres" betreffende de bebouwing langs de groote wegen (lintbebouwing).

Op deze vergadering werd de volgende motie aangenomen:

„De vergadering te Amsterdam op 14 April 1928 belegd door de besturen van het Nederlandsch Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw; van den Toeristenbond voor Nederland (A. N. W. B.) en van de Vereeniging „Het Nederlandsche Wegencongres";

overtuigd, dat bebouwing langs de groote verkeerswegen, zooals die thans in steeds ernstiger mate voortschrijdt in den vorm van zoogenaamde lintbebouwing, van stedebouwkundig en economisch standpunt bezien, doch ook uit een oogpunt van veiligheid en van economisch verkeer op den weg en van volksgezondheid bedenkelijk is; dat bovendien die wijze van bebouwing het natuurschoon schade doet en den gebruiker van den weg afsluit van de natuur inplaats van hem tot die natuur te brengen;

noodigt de Rijks-, Provinciale en Gemeentelijke Overheid uit door wettelijke maatregelen de voortduring van dezen ongewenschten toestand te beletten en verzoekt de organen der openbare meening hun aandacht te wijden aan een kwaad, dat een beletsel is om de millioenen, aan wegenverbetering besteed of nog te besteden, zoo vruchtbaar te doen zijn voor het verkeer en de volkswelvaart als redelijkerwijze verwacht mag worden;

Besluit:

Deze motie ter kennis te brengen van de Rijksregeering, van de Colleges der Gedeputeerde Staten van de verschillende provincies en voorts die besturen van lichamen en ambtenaren, die geacht kunnen worden in deze invloed ten goede te kunnen uitoefenen".

Deze vergadering zal het hare ertoe hebben bijgedragen om het voortwoekeren van den kanker onder de aandacht te brengen van hen, die met dit onderdeel van de volkshuisvesting in den regel geen bemoeienis hebben en om het besef te doen groeien, dat maatregelen van verweer dringend noodzakelijk zijn.

Dat de lintbebouwing een ernstig ziekteverschijnsel is, behoeft aan niemand uitgelegd te worden, die op het gebied van wegenbouw, verkeer of volkshuisvesting bekend is. Bij de deskundigen is over dit geval evenmin verschil van meening mogelijk als bij de medici ten aanzien van het schadelijk zijn voor de menschelijke constitutie van kankergezwellen. Bij een onafhankelijk Regeeringssysteem, gebaseerd op deskundigheid, zou in het belang van de natie al sinds jaar en dag aan het voortwoekerende euvel een einde gemaakt zijn. Nu is zulk een ingrijpen eerst te verwachten, als de oogen van het publiek opengegaan zijn en dientengevolge de publieke opinie de Overheid en, last not least, de Volksvertegenwoordiging dwingt om de kleine groep, welke belang heeft bij het groeien van het euvel, onwelgevallig te zijn.

Daarvoor is tijd noodig en een steeds meer zichtbaar worden van het kwaad en eerst dan, d. w. z. een grooter of kleiner aantal jaren later dan wenschelijk is, geschiedt het ingrijpen. Het schijnt nu ongeveer zoover te zijn, als de teekenen niet bedriegen. Te vreezen is dan alleen nog slechts, dat onder invloed van de weeklachten van belanghebbenden met een schijnbeweging volstaan wordt of dat de regeling dusdanig ondoelmatig geschiedt of afgeschoven wordt op lagere bestuursorganen, dat er in de praktijk weinig van terecht komt.

Hoewel het eigenlijk water dragen naar de zee is, zullen in het onderstaande, zeer in het kort, de hoofdbezwaren worden uiteengezet, welke de lintbebouwing met zich brengt.

Op het gebied van de bebouwing heerscht, behalve in de bebouwde kommen van enkele groote, goed geleide gemeenten, anarchie. De leidende gedachte is, dat ieder die in het bezit is van een stuk grond, daarop bouwt, wat hij wil en hoe hij wil. Dit systeem is

logisch in de Kongo, op Borneo, in Nieuw-Guinea; het is reeds minder logisch in de Vereenigde Staten, in Rusland, in Spanje; het is bezwarend in Denemarken en in Frankrijk; het voert tot misstanden in een zoo dicht bevolkt land als het onze. Hoe grooter de bevolkingsdichtheid is, des te meer eischt het algemeen belang de regeling van het bebouwingsvraagstuk. De chaos, die op dit gebied in ons land heerscht, heeft ontzaglijke schade toegebracht aan den welstand en de welvaart van het land en doet dit in steeds stijgende mate.

Wij zijn nu tenminste zoover, dat vrijwel algemeen wordt ingezien, dat het niet kan worden toegelaten een lijmfabriek te bouwen op het IJsclubterrein tegenover het Concertgebouw te Amsterdam, ook al zou dit bijzonder voordeelig zijn voor den ondernemer van deze industrie, ook al lijdt hij dus schade door het verbod. Maar erg veel verder zijn wij toch niet, althans wanneer men de bebouwde kommen van de bovenbedoelde gemeenten buiten beschouwing laat.

Wat in de laatste 20 jaar noodeloos aan natuurschoon vernield is, meer dan noodig is wordt uitgegeven aan bestratingen, gasleidingen, waterleidingen, politie-toezicht enz. als gevolg van de toenemende chaotische bebouwing, onttrekt zich aan elke raming. Er zijn gemeenten, welke daardoor onbestuurbaar dreigen te worden. Een van de schadelijkste uitingen van deze anarchie is de lintbebouwing.

Er zijn in ons land ongeveer 25000 KM. verharde wegen, buiten de bebouwde kommen. Daarvan zijn de voornaamste, ter totale lengte van ongeveer 2000 KM., op het Rijkswegenplan geplaatst en ongeveer 4000 KM. op de provinciale wegenplans. Dit zijn dus de wegen, welke tot taak hebben het intercommunale verkeer te dienen. Om aan dit doel te kunnen beantwoorden is het noodig, dat daar langs geen of in ieder geval zoo weinig mogelijk gebouwen worden opgetrokken. Het is echter geenszins verboden om dit te doen; integendeel is de houding van de Overheid zoodanig, dat daardoor het bouwen bevorderd wordt en wel speciaal langs het bovenbedoelde vierde deel van het wegennet, dat juist voor het interlocaal verkeer bestemd is.

Wanneer men onze verkeerswegen langs gaat, dan kan men practisch geen deelen meer vinden, van waaruit men langs den weg geen huis ziet staan. Vooral in de laatste decenniën is deze bouwerij ontzaglijk toegenomen, omdat eerst het rijwiel, daarna de auto en tenslotte de autobus een toenemende verplaatsingsmogelijkheid hebben verschaft. Daar deze voertuigen zich bij voorkeur bewegen langs de groote verkeerswegen, ziet men het verschijnsel dat daar, waar zij het minste geduld kan worden, de toeneming van de bebouwing het sterkst is. In verscheidene streken van het land is het al zoover gekomen, dat men tusschen de bebouwde kommen niet meer verkeers*wegen* aantreft, maar verkeers*straten*.

In § 8 zal worden uiteengezet, waardoor dit ziekteproces bevor-

derd wordt; hier is het slechts de plaats om in enkele trekken de bezwaren van de lintbebouwing te schetsen.

Uit een *welstandsoogpunt* brengt de lintbebouwing het bezwaar met zich, dat de weggebruiker van de natuur wordt afgesloten. De Rijksweg van Utrecht naar Leiden b.v. is eigenlijk een straat, die in Utrecht begint en daar Leidschestraat genoemd zou kunnen worden om halverwege Leiden in Utrechtschestraat te veranderen, welke Utrechtschestraat van Leiden komt. Toegegeven moet worden, dat hier en daar nog gelegenheid bestaat om tusschen de huizen door een stuk weiland te zien met koeien en dat, dank zij den Leidschen Rijn, soms wel over een lengte van een paar honderd meter, althans aan één zijde, geen huis te vinden is. Daarvan is echter niemand een verwijt te maken, want het is niet zoo eenvoudig, al heeft men het wel gedaan, om in den Leidschen Rijn huizen te bouwen en overigens doet men werkelijk, wat men kan, om die gaten te dichten....

Over dezen weg rijdend, krijgt men den indruk, dat geheel Zuid-Holland één bebouwde kom is. Geeft men zich de moeite om uit te stappen en even een kijkje te nemen op het achtererf van één van deze huizen, dan ontwaart men, zoover het oog reikt, weiland en bouwland, dezelfde open vlakten, waarover men het oog kan laten gaan als men per spoortrein reist. Er is slechts ter weerskanten van den weg een wal van huizen opgetrokken, welke het landelijk schoon aan het oog onttrekt.

Zou men de macht hebben deze bestaande bebouwing op te nemen en te plaatsen daar, waar zij behoort, dan zou daaruit een half of een heel dozijn aardige dorpjes zijn samen te stellen met daartusschen de open landen met, op voldoenden afstand uit den weg, de boerderijen en de landarbeidershuizen, welke in de buurt van de boerderijen noodig zijn. Welk een verschil met den tegenwoordigen toestand zou dat zijn! Maar het is niemand gegeven zulk een daad van barmhartigheid te verrichten. De menschheid sluit zich ook daar van de natuur af, waar dit bij behoorlijke leiding geenszins noodig was en ook niet geschied zou zijn. Maar men bouwt voort, steeds voort aan den weg van bouw maar voort...

Uit een *verkeersoogpunt* is de lintbebouwing bepaald funest; zij degradeert den verkeers*weg* tot een verkeers*straat* met bakkerskarren, groentewagens, kinderwagens, ja zelfs spelende kinderen.

De bebouwing bijna onmiddellijk tegen den weg aan, maakt het dikwijls zelfs onmogelijk om een behoorlijk vrijliggend rijwielpad aan te leggen. Is dit wel mogelijk, dan gaat dit meestal ten koste van groote uitgaven voor aankoop van voortuintjes en voor afbraak van al te dicht bij den weg gelegen gebouwde eigendommen.

Van het aanleggen van parallelstraten voor het plaatselijk verkeer kan meestal geen sprake meer zijn, omdat men dan een aaneengesloten bebouwing zou moeten amoveeren. Zijn de plaatselijke omstandigheden van dien aard, dat dit financiëel mogelijk is, dan is de aanleg uitermate kostbaar in vergelijk met hetgeen men

er voor krijgt en moet men daarenboven drie straten onderhouden, waarvan de middelste, zoo goed en zoo kwaad als het gaat, als verkeersweg dienst moet doen.

Regel is echter, dat men bij aanwezigheid van lintbebouwing elke hoop moet laten varen om den weg bruikbaar te maken voor het interlocaal automobielverkeer.

Toch moeten de wegen het interlocaal verkeer dienen, met het gevolg, dat ten koste van allerlei gevaren en onder hooge zenuwspanning nog slechts een snelheid bereikt kan worden, die reeds nu te gering is en dus in de toekomst geheel onvoldoende zal zijn.

De onveiligheid en de wantoestanden op verkeerswegen, welke misbruikt worden als woonstraten, zijn op de bovengenoemde vergadering door den heer Bergsma niet onaardig als volgt onder woorden gebracht :

„Uit de woningen deboucheeren (zouden de militairen zeggen) allerlei levende wezens op den weg. Op het alleronverwachtst hollen kinderen naar buiten, schieten honden naar aantrekkelijke boomen aan den overkant, of vliegen op katten en kippen aan, fietsen komen op de vreemdsoortigste wijze van tusschen een paar huizen den weg op en kinderwagentjes rollen achterwaarts uit huis, wat zeker wel de meest aangewezen wijze is om de begeleidende moeders eerder onder een auto te laten komen, dan de kleintjes, waarop zij passen moeten, maar hetgeen toch *nòch* voor de kinderen, *nòch* voor de autobestuurders de veiligheid bevordert"

en even verder:

„Het getal uitwegen op een dergelijken weg is legio; het getoeter, gejank en gebel dientengevolge om dol te worden; de lichten voor en vanuit de huizen en van de parkeerende voertuigen en der wachtende fietsen werken verwarrend op het verkeer, en van snelheid komt niets, tenzij met gevaar verbonden.

De verkeersweg wordt *woon*straat, de groote weg van stad tot stad wordt zooal niet stadsstraat, dan toch, wat nog erger is, een dorpsstraat en is als zoodanig speelplaats, arena en tournooiveld voor de jongens, of societeit voor ouderen, maar geen verkeersweg meer. Toch zijn het juist verkeerswegen, die wij noodig hebben, willen wij het steeds vermeerderend, het steeds zwaarder wordend verkeer meester blijven, het rustig kunnen afwikkelen en veilig maken".

Uit een oogpunt van *volkshuisvesting* moet als een feit geconstateerd worden, dat een grondstrook, grenzende aan een interlocalen verkeersweg de laatste plaats is, waaraan gebouwd dient te worden.

Dat bouwterrein is slechts op levensgevaarlijke wijze te bereiken. De bewoners zijn zich, tenzij zij automobilist zijn, daarvan in het algemeen minder bewust dan degenen, die het stuurrad hanteeren. Voegt men daarbij het voortdurende lawaai van de geluidssignalen, de benzinelucht en het opdwarrelende stof, dan zal het duidelijk zijn, dat de volkshuisvesting bij de lintbebouwing betrokken is,

in dezen zin, dat elke maatregel, welke de lintbebouwing tegengaat, tevens een maatregel is, die de volkshuisvesting bevordert.

Uit *volkshuishoudkundig oogpunt* is de lintbebouwing de meest oneconomische wijze van huisvesting van de toenemende bevolking.

Elke huisvesting van de toenemende bevolking brengt met zich vermindering van cultuurgrond, uitbreiding van rioleeringen, gas-, water- en electrische leidingen, politie-toezicht, postbestellingen enz. Op de goedkoopste en beste wijze kan deze uitbreiding geschieden concentrisch om een bevolkingscentrum (stad of dorp). Op de duurste wijze geschiedt dit door uitzaaiing van huizen langs de verkeerswegen (lintbebouwing).

Om een denkbeeld te geven van deze meerdere kosten moge het volgende geciteerd worden uit het betoog van den heer BLOEMERS, één van de sprekers op bovengenoemde vergadering:

„Spr. illustreerde zijn bovenstaand betoog met een tweetal plannen, waarvan het eerste een kleine kom aangeeft met een vanaf die kom zich ongeveer 7 KM. voortzettenden intercommunalen verkeersweg, waarlangs een verspreide bebouwing, terwijl aan het einde daarvan het begin van een nieuwe komvorming plaats heeft gehad. De totale lengte van de wegen en straten op dit plan, waaraan vestiging plaats had, bedraagt ± 12 KM. Op het tweede plan is de bebouwing van den intercommunalen verkeersweg achterwege gebleven, de tweede kan, in verband daarmede, niet ontstaan en de eerste kan uitgegroeid tot een concentrische plaats met straten ter lengte van eveneens ± 12 KM. en een goed geordende ligging van woonwijken, industrie-terreinen, park, speelvelden enz.

Een nauwkeurige calculatie heeft uitgewezen, dat de aanleg van het buizennet van een gasfabriek voor het eerste plan (lintbebouwing) ƒ 117.675.—, voor het tweede plan (concentrische bebouwing) ƒ 74.225.— zou bedragen, terwijl het zielental bij concentrische bebouwing (met dezelfde totale lengte van straten en wegen) aanzienlijk grooter zal zijn, aangezien langs den intercommunalen weg in hoofdzaak een open bebouwing voorkomt.

De kosten van den aanleg van het buizennet van een drinkwaterleiding zouden voor de twee plannen respectievelijk ƒ 117.145— en ƒ 73.915.— bedragen.

Ten aanzien van de electriciteitsvoorziening heeft een concentrische bebouwing met gunstige ligging van het industrie-terrein, een belangrijke voorsprong ten opzichte van een langgerekte bebouwing met verspreide industrie. Het aantal transformatorenstations kan geringer zijn. In een concentrische bebouwing kunnen twee halfcirkelvormige voedingskabels worden gelegd, die òf gezamenlijk, òf ieder voor zich het net van stroom kunnen voorzien, hetgeen bij storingen een economisch voordeel voor de aangesloten kleine bedrijven beteekent. Het hoogspanningskabelnet, dat de industrieën van stroom moet voorzien, kan belangrijk korter zijn.

Bij al deze bedrijven doet zich bij lintbebouwing het nadeel voor van enorm tijd-verlies van het personeel, dat zich over grootere

afstanden moet verplaatsen. Bovendien eischt de intercommunale verkeersweg een op verderen afstand van de weggrens gelegen rooilijn, zoodat de dienstleidingen, die de perceelen met de hoofdleidingen en hoofdkabels verbinden, langer en kostbaarder worden".

Met deze zeer korte en dus onvolledige uiteenzetting van de bezwaren aan de lintbebouwing verbonden, moge hier worden volstaan. Ons land is niet rijk genoeg nòch aan geld, nòch aan natuurschoon om zich een dergelijke weelde van verkwisting te kunnen veroorloven.

Wellicht vraagt de lezer zich nu af, maar waarom geschiedt de lintbebouwing op groote schaal? Het antwoord is eenvoudig: Omdat de Overheid een premie verstrekt ter bevordering van het euvel. Deze premie bestaat hierin, dat men op kosten en ten koste van de gemeenschap door het gratis aanbieden van den verkeersweg als woonstraat, den aanliggenden grond van weiland, wat het is, promoveert tot bouwterrein, waarvoor de grondspeculant hem wil verkoopen. Daarover echter in de volgende paragrafen.

---

§ 7. De achteruitgang van de bestrijding.

Bij de wet van 28 Februari 1805 werd in art. 5 beplanting van de erven langs de groote wegen, binnen 6 M. uit den weg verboden, tenzij de richting door de prefect werd aangewezen. Bij Kon. besluit van 9 April 1820 werd het beheer over de groote wegen opgedragen aan de Staten der onderscheidene provinciën.

Bij Kon. besluit van 10 Mei d.a.v. werd o.m. bepaald, dat de Provinciale Staten geen vergunning mochten verleenen tot het oprichten van nieuwe gebouwen langs de wegen, dan na goedkeuring door het Departement van Binnenlandsche Zaken en Waterstaat.

Bij Kon. besluit van 12 Augustus 1828 werd het beheer overgebracht naar het Amortisatie-syndicaat, met als gevolg dat, bij Kon. besluit van 20 Januari 1829, „nopens het toezigt en het beheer der groote wegen en het bouwen van woningen daarlangs", in art. 6 het volgende werd bepaald:

„Alle verzoeken tot het oprigten, bouwen of opslaan van woningen, hutten, schuren, stallen, bergplaatsen, bruggen, duikers of het maken van dammen, paden of toegangen op en langs de groote wegen der eerste en tweede klasse, mitsgaders langs de overgegevene vaarten, zoomede alle verzoeken tot het aanleggen van eenige overvaart op de voorgeschrevene vaarten, zullen door de Permanente commissie voornoemd, [1]) worden gebragt ter kennisse van de Gouverneurs en Gedeputeerde Staten der Provincien, en bij ontstentenis van overeenstemming aan Onze beslissing worden onderworpen".

---

[1]) De permanente Commissie voornoemd = de Permanente Commissie uit het Amortisatie-Syndicaat.

Bij Kon. besluit van 15 Mei d.a.v. is eenige wijziging gebracht in de wijze van indiening en behandeling van verzoekschriften om langs een weg te mogen bouwen. Bij circulaire van 4 Juni 1841 van den Minister van Binnenlandsche Zaken (op 1 Mei 1841 waren door de opheffing van het Amortisatie-syndicaat de wegen in beheer en onderhoud gebracht bij Binnenlandsche Zaken) brengt Z. Exc. ter kennis van de Gouverneurs, dat de provinciale hoofdingenieurs van den Waterstaat zullen behooren te worden gehoord, ten aanzien van verzoeken om bouwvergunning, terwijl bij verschil van meening met deze ambtenaren, de beslissing van het Departement van Binnenlandsche Zaken zal behooren te worden ingeroepen.

Uit dezen gang van zaken blijkt ten duidelijkste, dat er langs de groote wegen van de eerste en tweede klasse een bouwverbod bestond en dat degene, die daarlangs wilde bouwen, uiteraard op eigen terrein, een verzoekschrift moest indienen, wilde hij trachten ontheffing van dit verbod te verkrijgen.

Van schadeloosstelling wegens de aanwezigheid van dit bouwverbod, was terecht geen sprake, omdat dit verbod in het algemeen belang was uitgevaardigd en gehandhaafd werd, teneinde het verkeer over de wegen niet te belemmeren.

Aan dezen alleszins redelijken toestand is door de circulaire van den Minister van Binnenlandsche Zaken van 13 Augustus 1847 een einde gemaakt. In deze circulaire wordt een betoog gehouden dat het bouwverbod afkomstig is van een Fransche wet van 1790. Deze wet zou echter, bij de inlijving van Noord-Nederland bij het Fransche Keizerrijk, of staande het Fransche bestuur, hier niet executoir verklaard zijn.

„Het is alzoo ten onregte, dat de voorschriften, welke uit deze wet waren ontleend, en die voor de Zuidelijke provinciën verbindend waren, in de Noordelijke provinciën zijn in werking gebracht, en is aan de Regering, na een gezet onderzoek, gebleken, dat zij geene bevoegdheid heeft, om het bouwen op eigen grond langs de wegen aan beperkende bepalingen te onderwerpen, en, behoudens de plaatselijke keuren of andere verordeningen, door bevoegde autoriteiten voorgeschreven, zoo die mochten bestaan, een ieder op zijn erf mag bouwen".

„Ik heb het al zoo billijk en met de waardigheid der Regering overeenstemmende geacht, om aan den Koning voor te stellen, aan dien staat van zaken een einde te maken en op de voorschriften der meergemelde besluiten te willen terugkomen enz.".

Deze circulaire van een Minister is wellicht de duurste, die ooit is uitgegaan. Als men ziet, dat onze Rijkswegen over groote lengte hopeloos verknoeid zijn door bouwerij onmiddellijk tegen den weg aan, dan moge men bedenken, dat wij dit te wijten hebben aan den Minister van Binnenlandsche Zaken, die in 1847 van wege de waardigheid der Regeering de anarchie inzake het bouwen langs de verkeerswegen proclameerde.

Laten wij aannemen, dat inderdaad de zaak juridisch niet zuiver was, dat daar een vinger tusschen te krijgen geweest zou zijn, welnu, dan had deze Minister dienen te bedenken, dat gedurende een reeks van jaren dit verbod daadwerkelijk was toegepast, dat het in het algemeen belang noodzakelijk was, en dat er dus dan maar één ding te doen stond, n.l. het onmiddellijk indienen van een wetsontwerp om het verbod op wettelijken grondslag te stellen.

Dat is door hem nagelaten; hij heeft hiermede zijn land een zeer slechten dienst bewezen. Waren het misschien de schaduwen, die het jaar 1848 vooruit wierp en die den Minister ten koste van de landsbelangen, de particuliere belangen deden behartigen? In ieder geval is in 1847, wat het bouwen langs de Rijkswegen betreft, de volslagen anarchistische toestand ingetreden, welken wij nu helaas te goed kennen en tengevolge waarvan nu reeds millioenen zijn besteed en nog vele millioenen uitgegeven zullen moeten worden.

Het verbod heeft gegolden de wegen 1ste en 2de klasse. Die der 2e klasse waren in beheer en onderhoud bij de provinciën, dus provinciale wegen, waarvoor het provinciaal bestuur verordeningen kan maken.

In 1853 heeft het Provinciaal Bestuur van Utrecht een reglement gegeven op de wegen in die provincie, geen Rijkswegen en geen spoorwegen zijnde. Art. 39 daarvan, dat ook nu nog van toepassing is, bepaalt:

„Geen nieuwe woningen, schuren of andere getimmerten, hooibergen of schelven, putten of pompen, mogen aan de wegen worden gezet binnen eenen afstand van 5 ellen (meters), van dezelve, zonder toestemming van Gedeputeerde Staten. De bepaling van dit artikel is mede toepasselijk op herstellingen van bestaande gebouwen, zoodra daaruit eene veranderde rigting van het gebouw aan de wegzijde mocht ontstaan".

In de M. v. T. stond:

„De Commissie vereenigt zich met het voorstel, om in de eerste alinea ook de hooibergen en schelven op te nemen, doch ziet geen reden om voor deze een grooteren afstand, en voor de woningen een minderen te nemen".

„Alle bepalingen van den afstand zijn in min of meerderen zin willekeurig: men zoude dien op 4, 5 of 6 ellen kunnen stellen, zonder groot bezwaar of nadeel; de bepaling van den afstand op 5 ellen, komt haar echter het doelmatigst voor tot bevordering van den uiterlijken welstand, de veiligheid der passage en de voortdurende bruikbaarheid van den weg. Immers, waar de woningen en getimmerten te digt aan den weg staan, wordt deze veelal morsig, terwijl de meerdere beweging bij de woningen en het laten staan van wagens of andere voorwerpen op den weg, denzelven minder veilig voor de passage doen zijn".

Sindsdien is het dus in de provincie Utrecht (wellicht heeft men ook in andere provinciën een dergelijke verordening gemaakt)

verboden om binnen 5 M. uit een weg te bouwen, behalve waar het betreft de voornaamste wegen n.l. de Rijkswegen, daar mag men pal tegen den weg aan bouwen en doet men dat ook onverdroten. Is het niet diep treurig?

Bij de behandeling van het provinciaal reglement in de Staten van Utrecht, heeft niemand ook slechts schuchter over de mogelijkheid gerept om „schadevergoeding" wegens het bouwverbod op de 5 M. breede strook. Blijkbaar sprak het vanzelf, dat een dergelijk denkbeeld geen mogelijkheid tot verwezenlijking in zich borg. „Voor den uiterlijken welstand, de veiligheid der passage en de voortdurende bruikbaarheid van den weg" was het noodig dezen maatregel voor te schrijven en daarmede uit. De eenige juiste opvatting! Het recht van de Overheid om handelingen te beletten, welke door Haar geacht worden in strijd te zijn met het algemeen belang, zonder daarvoor schadeloos te stellen, wie dan ook, is een van de grondbeginselen van de mogelijkheid tot Regeeren. [1])

Wij gaan nu over tot den „modernen" tijd, welke term, op wegengebied toegepast, beteekent, de tijd van het motorrijtuig. Het motorrijtuig vergrootte aanzienlijk de mogelijkheid om buiten de bebouwde kommen te wonen.

---

[1]) Men denke niet, dat dergelijke verboden als waarvan hierboven sprake is, alleen ingesteld zijn of geweest zijn voor gewone wegen. Ook op het gebied van de spoorwegen, de dijken en de landsgrenzen kent men dergelijke verboden, zonder dat het dwaze denkbeeld van schadeloosstelling ooit is geopperd.

Zoo is het verboden langs de spoorwegen te bouwen.

De spoorwegwet bepaalt in art. 36:

„Binnen den afstand van 8 meter van een spoorweg en waar die in gebogen richting is aangelegd langs de binnenzijde van den boog, binnen den afstand van 20 meter, wordt geen gebouw, muur, schutting, aarden wal of ander verheven voorwerp opgerigt en worden geen boomen of houtgewas geplant of aangelegd".

Wat het verbod tot bouwen langs dijken betreft, moge het volgende dienen:

Bij Keizerlijk Decreet van 2 November 1810 werd verboden om zonder vergunning van het Dijksbestuur huizen te bouwen op dijken of hun taluds. Uitdrukkelijk werd in het decreet tevens vastgelegd, dat geen vergunning mocht worden verleend dan onder de conditie, dat eigenaars verplicht zijn om op hun kosten de gebouwen af te breken, zonder op eenigerlei schadevergoeding aanspraak te kunnen maken, indien dit noodig zou zijn voor herstel of verbetering van den dijk.

Dit decreet is van kracht geweest tot 1 Januari 1882.

Een schrijven van den Minister van Binnenlandsche Zaken van den 30sten December 1861 No. 227, aan den Commissaris des Konings in Zuid-Holland gericht, bevat omtrent de handhaving o.a. het volgende:

„De Regeering heeft de aanvragen tot bouwing van huizen *alleen* te beoordeelen uit het oogpunt der al of niet schadelijkheid in het algemeen belang of in het belang van het Waterschap. Is de bouwing daarvoor *niet* nadeelig, dan geeft de Regeering vergunning: zoo *ja*, dan weigert zij die".

Inderdaad de eenige juiste opvatting: bouwen kan toegestaan worden, zoolang daardoor geen schade wordt toegebracht aan het algemeen belang.

Intusschen werd behoefte gevoeld aan een herziening bij de Wet. Bij Kon. Boodschap van 1 Juni 1875 werd een wetsontwerp ingediend tot het regelen van het bouwen op of langs dijken. Het voorloopig verslag van de Kamer werd door den Minister beantwoord, bij welk antwoord een gewijzigd wets-

Voor de komst van dit nieuwe vervoermiddel woonden alleen diegenen buiten een bebouwde kom, die òf beschikten over paard en rijtuig òf tot den boeren- of landarbeidersstand behoorden, òf kluizenaarsneigingen in zich gevoelden. Men trof dan buiten de bebouwde kommen aan boerenwoningen, boerenarbeiderswoningen, huizen tot landgoederen behoorend.

Het overgroote deel der bevolking woonde in de bebouwde kommen, waarvan er vele gelegen waren in de onmiddellijke nabijheid van de spoorwegstations. Men kan in vele gevallen zelfs constateeren de uitbreiding van de bebouwde kommen min of meer concentrisch om de spoorwegstations.

De automobiel en speciaal de motorbus hebben daarin een radicale verandering gebracht: een autobusdienst langs een Rijksweg tusschen twee belangrijke steden is tevens een instelling tot het zaaien van huizen langs dien weg. Als paddestoelen verrijzen de woningen langs de Rijkswegen. Men behoeft slechts een stuk weiland of een stuk hei of bosch te koopen en men heeft „bouwterrein", waarop men kan bouwen, zooals men wil. De eenige beperking is, dat men niet *op* den weg mag bouwen en ook niet erover heen. Juist dus op het oogenblik, dat een revolutie ontstond

---

ontwerp werd gevoegd, waarvan de aanhef en art. 1 luidden als volgt:

„Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is, de bepalingen van het Keizerlijk Decreet van 2 November 1810, nopens het bouwen op de dijken en hunne glooyingen, door andere te vervangen en tevens bepalingen vast te stellen nopens andere werken op of langs dijken; Zoo is het, enz."

Art. 1. Het is verboden, op, langs of binnen zekeren afstand van dijken, onder beheer van een waterschapsbestuur staande, te *bouwen*, zonder voorafgaande schriftelijke vergunning van dat bestuur.

Bij weigering van die vergunning, is binnen veertien dagen, nadat de beschikking aan de belanghebbenden is bekend gemaakt, beroep op Gedeputeerde Staten.

De bovenbedoelde afstand en het toezigt betreffende het bouwen op of langs of binnen dien afstand van dijken, onder beheer van een waterschapsbestuur staande, kunnen bij keur worden geregeld, voorzoover dat waterschapsbestuur de bevoegdheid heeft tot het maken van keuren met strafbepaling.

In Art. 3 wordt een soortgelijke bepaling gegeven voor de Rijksdijken met dien verstande, dat dienaangaande van den Minister van Binnenlandsche Zaken machtiging verkregen moest worden.

In art. 4 en art. 5 wordt de verplichting tot opruiming geregeld. Van een toekenning van schadevergoeding bij weigering van een bouwvergunning is terecht geen sprake. De Commissie van rapporteurs wenschte deze centralisatie niet, de particularistische geest vierde weer hoogtij. Zij geeft eenstemmig in overweging om het wetsontwerp te beperken tot het volgend eenig artikel:

„Het Keizerlijk Decreet van 2 November 1810 houdt met den 1 sten Januari 1879 op van kracht te zijn."

De bedoeling is, dat dan de Provinciale besturen in de reglementen, daar, waar dit noodig geacht wordt, bepalingen zullen opnemen, die op deze materie betrekking hebben.

Minister HEEMSKERK kon zich met die zienswijze volstrekt niet vereenigen. Hij achtte dit een ongehoorde stap van reactie (nog maar een kleinigheid vergeleken bij de ongehoorde stap van reactie, welke men in 1922 heeft gedaan! Schr.) op wetgevend gebied, omdat daardoor de taak van den

in de snelheid van voortbeweging over den weg, hetgeen dus gepaard diende te gaan met beperkende maatregelen inzake het bouwen langs den weg, ontstond tevens de mogelijkheid om daar op groote schaal naar eigen goeddunken huizen op te trekken.

Onmiddellijk na den oorlog was het dus noodig aan de doorwerking van de onvergefelijke fout van 1847 een einde te maken. Gezien het feit, dat men in het begin van de vorige eeuw, toen het snelverkeer geschiedde door middel van ruiters en postkoetsen, voldoende inzicht had in de behoeften van het verkeer om te begrijpen, dat het noodig was om in het algemeen belang het ongebreideld bouwen *langs de groote verkeerswegen* te beletten, wetende, dat het provinciaal bestuur van Utrecht en wellicht nog andere provinciale besturen in het midden van de vorige eeuw voor wegen van minder verkeersbelang dan de Rijkswegen het bouwen binnen 5 M. hadden belet, was het toch werkelijk van het inzicht van den wetgever niet te veel gevergd te mogen verwachten, dat in 1918 of 1920 een wetsontwerp zou zijn ingediend, waarin het bouwen binnen een afstand van 15 M. of desnoods maar 10 M. uit een Rijksweg (buiten de bebouwde kommen) verboden zou worden behoudens

---

Rijkswetgever beperkt zou worden tot het afbreken van al hetgeen op het gebied van den Waterstaat is verordend.

Toen 26 April 1877 het wetsontwerp in behandeling kwam, handhaafde de Commissie van Rapporteurs haar voorstel en stelde als amendement voor het geheele wetsontwerp te vervangen door het eenig artikel, in het Verslag van 15 December 1876 bedoeld. Dit amendement werd met 44 tegen 19 stemmen aangenomen; waarna het wetsontwerp werd ingetrokken.

Op 23 April 1880 kwam de wet tot stand, waarbij het Decreet ingetrokken en vervangen door het eenig artikel, dat de Commissie van Rapporteurs bij de behandeling van het wetsontwerp-Heemskerk had gewild, met dien verstande, dat als dátum van inwerkingtreding werd bepaald 1 Januari 1882.

Wederom zegevierden bekrompen regionale gedachten over de nationale; maar Napoleon was ook al zoo lang dood en zoo kort had zijn geest kunnen inwerken op Holland op zijn smalst!

Sindsdien zullen de bepalingen van de verworpen wet fragmentarisch hier en daar door provinciale besturen zijn overgenomen.

In de verordening op het bouwen op of bij de zee- en rivierwaterkeerende dijken in de provincie Utrecht, wordt in art. 1 bepaald, dat het verboden is op de dijken of hunne bermen en binnen den afstand van 15 Meter van den teen van de dijken te bouwen, tenzij met schriftelijke vergunning van het Bestuur, dat met de zorg voor den dijk belast is.

Tenslotte nog iets over het verbod tot bouwen in de nabijheid van de landsgrens:

Grenstractaat met Hannover van 2 Juli 1824.

Art. 5. „Na de ratificatie van het tegenwoordig tractaat zullen, noch door corporatiën, noch door bijzondere personen van een der beide staten, geene gebouwen nader bij de grenzen mogen worden opgericht, dan op eenen afstand van driehonderd zes en zeventig Nederlandsche ellen en zeven palmen of honderd Rijnlandsche roeden".

In 1836 is de onderstaande nadere „verklaring" achter dit tractaat gevoegd:

„Naardien de uitvoering der bepalingen vervat in art. 5 van het grenstractaat, den 2en Juli 1824, tusschen de Koninkrijken der Nederlanden

vergunning van den Minister van Waterstaat, welke vergunning slechts in bijzondere gevallen zou kunnen worden gegeven.

Natuurlijk zonder „schadeloosstelling". Iedere wet, die noodzakelijk is, omdat het daarin voorgeschrevene niet vrijwillig wordt nageleefd, benadeelt een groep personen. Als men het systeem gaat volgen, dat deze groep schadeloos gesteld moet worden, dan is wetgeving financieel niet meer mogelijk.

Wie heeft de mannen, die in de jaren 1914 tot 1918 hun militairen dienstplicht moesten vervullen, schadeloos gesteld, wie heeft de fabriekseigenaren schadeloos gesteld, die schade ondervonden van de arbeidswet en de veiligheidswet, wie heeft de ondernemers van autobusdiensten schadeloos gesteld, die plotseling een briefje thuis kregen, dat zij de door hen ingestelde diensten in het algemeen belang moesten staken. Het denkbeeld grondspeculanten „schadeloos" te stellen, omdat zij geen huizen pal op de grens van de verkeerswegen mogen bouwen, is een klap in het gezicht van al de categorieën van staatsburgers, waarvan er hier enkele zijn opgenoemd.

En toch heeft de „moderne" wetgever dit bestaan. Voor de

---

en van Hannover gesloten, nu en dan zwarigheden heeft ondervonden, en de strenge navolging dier bepalingen zelfs in eenige gevallen een groote hardigheid voor de grensbewoners zoude na zich slepen, zoo zijn de wederzijdsche Regeeringen over een gekomen hierin eenige wijzigingen daar te stellen tot dat einde het volgende te verklaren:

Het in art. 5 van het voorschreven grenstractaat vervatte verbod om in de toekomst, nader bij de grenslijn dan op een afstand van driehonderd zes en zeventig Nederlandsche ellen en zeven palmen of honderd Rijnlandsche roeden, particuliere gebouwen op te richten, wordt in het algemeen in stand gehouden, en vindt meer bepaaldelijk dáár deszelfs geheele strenge toepassing, waarzich op eenen afstand van honderd Rijnlandsche roeden van de grenzen, nog geene nederzettingen bevinden.

Hetzelfde geldt ten aanzien van de oprigting tegen het verbod van nieuwe woonhuizen (huizen met eenen haard), ook dáár, waar bereids nederzettingen aangetroffen worden.

Daarentegen wordt aan de wederzijdsche grensbewoners toegestaan hunne woningen te vergrooten aan de van de grenzen afgelegene zijde, edoch zonder het aanleggen van een nieuwen haard, terwijl ook aan de zoodanige colonisten, die binnen de honderd roeden van de grenzen geene landerijen bezitten, (of die *alleen* in den omtrek van honderd roeden van de grenzen landerijen bezitten) de oprigting wordt vergund van nieuwe gebouwen zonder haard voor derzelver bedrijf."

In 1846 wordt nogmaals een nadere verklaring van dit bouwverbod tusschen de Regeeringen overeengekomen en in het Staatsblad geplaatst bij Kon. Besluit van 29 Januari 1847.

Bij deze nadere verklaring wordt toegestaan herbouw van door brand of op eenige andere wijze vernielde gebouwen; verplaatsing van een gebouw, mits de nieuwe bouwplaats verder van de grens verwijderd is dan de oude; oprichting van nieuwe gebouwen *zonder haard* aan colonisten, die binnen de 100 roeden van de grenzen geen landerijen bezitten.

Streng gehandhaafd blijft het verbod, waar zich nog geen nederzettingen binnen de 100 roeden van de grens bevinden en ten aanzien van nieuwe woonhuizen (huizen met een haard), ook daar, waar bereids neerzettingen aangetroffen worden.

Rijkswegen geldt de wet van 22 December 1922, houdende regeling inzake vaststelling van een bouwverbod op gronden langs Rijkswegen.

Art. 4 bepaalt:

„Door ons kan bij algemeenen maatregel van bestuur worden verboden op, in of boven daarbij aangewezen gronden, langs- of dichtbij een Rijksweg gelegen, te bouwen of bouwwerken te hebben, indien die gronden naar Ons oordeel, in de naaste toekomst geheel of gedeeltelijk voor verbetering van den weg noodig zullen zijn".

De overige artikelen van de 26, die deze wet telt, zijn practisch alleen noodig om te waarborgen, dat de eigenaren van deze gronden toch vooral niet te weinig „schadeloos" gesteld worden voor deze „aantasting van den eigendom".

De Memorie van Toelichting van dit pronkjuweel van legislatieven arbeid, dat 4 November 1915 werd ingediend, motiveert deze indiening als volgt:

„De toeneming van het verkeer, met name het motor- en rijwielverkeer op de Rijkswegen, heeft in sterke mate de behoefte doen ontstaan aan verbreeding dier wegen. Eene dergelijke verbreeding nu, welke uiteraard reeds kostbaar is, indien daarvoor moet worden beschikt over gronden, welke moeten worden aangekocht, is dat nog in het bijzonder, wanneer zich op die gronden bouwwerken bevinden. De kosten zijn in die gevallen als regel zoo hoog, dat slechts bij uitzondering tot genoemden maatregel zal kunnen worden overgegaan. Er zal, met het oog op deze laatste omstandigheid, niet aan kunnen worden gedacht tot verbreeding van Rijkswegen op groote schaal over te gaan, indien er niet voor wordt gewaakt, dat voortaan geen bebouwing geschiede dicht aan de grens dier wegen.

Het bijgaand wetsontwerp strekt er toe de noodige voorziening in deze te treffen".

Het wetsontwerp heeft 7 jaar noodig gehad om het Staatsblad te bereiken. In de Tweede Kamer hebben bij de openbare behandeling slechts drie leden het woord gevoerd; in de Eerste Kamer heeft volstrekt niemand zich de moeite gegeven om er wat van te zeggen. Deze houding van de Eerste Kamer zou volkomen juist geweest zijn, indien het daarna met algemeene stemmen zou zijn verworpen. Het is echter zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Hoe dit mogelijk geweest is? Een gevolg van de „voorlichting" van de zijde van de Regeering. Hoort, hoe in de Memorie van Toelichting de schadevergoeding wordt gemotiveerd:

„Aan de eigenaren van de gronden, waarop het bouwverbod wordt gelegd, en aan verdere belanghebbenden, zal, volgens re-

gelen, welke nader worden aangegeven, schadeloosstelling worden toegekend. Deze bepaling zelve behoeft, naar het schijnt, welhaast geen toelichting. De bestaande wetgeving biedt in de wet van 21 December 1853 (Staatsblad No. 128) houdende bepalingen betrekkelijk het bouwen, planten en het maken van andere werken binnen zekeren afstand van Vestingwerken van den Staat (zie art. 4 j° art. 5) ook reeds een voorbeeld van een geval van vergoeding van schade, welke het gevolg is van waardevermindering van eenig goed, door een maatregel der Overheid veroorzaakt".

Welk een reine onschuld spreekt er uit deze enkele zinnen! Van een voorgeschiedenis was der Regeering niets bekend; van vroegere bouwverboden weet Zij niets, van de circulaire van 1847 is Haar niets bekend, van provinciale verordeningen daaromtrent, heeft Zij nimmer vernomen. Het recht, neen de plicht, van de Overheid om haar onderdanen te verbieden handelingen te verrichten, in strijd met het algemeen belang is niet geheel en al weg te werken, „maar het schijnt wel haast geen toelichting te behoeven, dat daarvoor schadeloosstelling moet worden toegekend".

En dan, hebben wij niet de Kringenwet van 1853? Inderdaad het eenige voorbeeld van schadeloosstelling, dat er met de haren bijgesleept kon worden, maar met de zaak in kwestie niets uit te staan had. Het gold toen eenige complexen gronden concentrisch rondom forten gelegen en de toenmalige Minister van Oorlog zal zich tot deze tegemoetkoming aan de particuliere belangen wel genoopt gezien hebben om de onpopulaire, doch noodzakelijke wet er door te krijgen.

En de gevolgen? De gevolgen waren er niet, want de wet is nooit toegepast. Het eenige goede wat men ervan kan zeggen is, dat hij practisch op zijn geboortedag werd begraven.

Zou men hem ooit toegepast hebben, dan zou dit een gelegaliseerde rooftocht geworden zijn op 's lands schatkist. Zoover heeft men het niet laten komen.

Maar met dat al, staan de zaken dus nu zoo, dat nog nu in het jaar 1931, de Rijkswegen in den volkomen onbeschermden toestand verkeeren, waarin de Minister van Binnenlandsche Zaken hen in 1847 heeft gebracht. Welke schade daardoor aan de volksgemeenschap is berokkend en nog dagelijks berokkend wordt, laat zich zelfs niet bij benadering schatten!

Na het vorenstaande behoeft het geen verder betoog, dat in de eerste plaats noodzakelijk is onmiddellijke uitvaardiging bij de wet van een verbod om buiten de bebouwde kommen binnen 15 M. uit den kant van en Rijksweg te bouwen, onder intrekking van de dwaze wet van 1922.

Dat is om zoo te zeggen de eerste letter van het alphabet, tenzij men van meening is, dat Nederland zoo rijk is, dat het zich gerust de weelde kan veroorloven om met de eene hand te vernielen, wat het met de andere tot stand brengt.

Het spreekt vanzelf, dat indien het Rijk den eigendom wenscht van grondstrooken om nu of later te gebruiken voor wegverbreeding, dat deze behooren te worden aangekocht of onteigend tegen schadeloosstelling.

Evenzeer behoeft het geen betoog, dat men met den bovenbedoelden eenvoudigen administratieven maatregel het euvel van de lintbebouwing niet onder de knie heeft, daarvoor zullen aanvullende maatregelen genomen moeten worden, zooals in § 9 zal worden uiteengezet.

---

§ 8. De bevordering van de ziekte door het Rijk.

Indien de Minister van Binnenlandsche Zaken in 1847 gedaan had, wat van een voor zijn taak berekend bewindsman verwacht had mogen worden, n.l. een wetsontwerp indienen tot regeling van de bebouwing langs de Rijkswegen, zou daarin, zeer vermoedelijk tenminste, de bepaling voorgekomen zijn, dat het, behoudens ontheffing te verleenen door den Minister, verboden zou zijn om te bouwen, b.v. binnen 10 meter uit den weg. Door een zoodanige bepaling zou uiteraard de lintbebouwing geenszins zijn belet, slechts zou verhinderd zijn het bouwen zoo onmiddellijk tegen den weg, dat het algemeen belang daardoor in hooge mate zou zijn geschaad, m. a w. de ergste uitwassen van de lintbebouwing zouden zijn voorkomen.

Door het totaal onbeschermd laten liggen van de Rijkswegen zijn zelfs deze uitwassen niet belet. Dit is een deel van de passieve medewerking van het Rijk aan de lintbebouwingsziekte. Deze passieve medewerking strekt zich echter verder uit, doordat nagelaten is het voordeel, verbonden aan het bouwen van huizen langs een Rijksweg t. o. v. het bouwen aan een woonstraat, op te heffen. Immers, wanneer een bebouwde kom moet worden uitgebreid, geschiedt dit door aanleg van woonstraten en eerst daardoor wordt het weiland of het bouwland verheven tot bouwterrein, althans voor zoover het niet ingenomen wordt door straten, pleinen enz.

Geschiedt deze aanleg van straten enz. door particulieren onder toezicht van de gemeente, dan worden door de ondernemers de kosten daarvan verhaald op de toekomstige bewoners, doordat in den prijs, waarvoor de bouwterreinen worden verkocht, begrepen is de kosten van den straataanleg. Na het gereed komen van de bestratingen neemt de gemeente deze over, waarna zij voor den openbaren dienst bestemd zijn.

Geschiedt de uitbreiding van de bebouwde kom door de gemeente, dan verhaalt de gemeente op dezelfde wijze deze kosten van straataanleg op de bewoners.

De kosten van onderhoud van de bestrating enz. worden door de gemeente teruggevorderd als straatbelasting, een jaarlijksche retributie. Degene die bouwt, daar waar dit behoort te geschieden, n.l. aan een woonstraat, wordt belast met:

1e. de kosten van straataanleg enz., te betalen als bedrag ineens, welk bedrag begrepen is in de kosten van het bouwterrein;
2e. de kosten van straatonderhoud enz., te betalen als een jaarlijksche belasting, genaamd straatbelasting.

Hun, die weiland of bouwland bezitten, grenzende aan een Rijksverkeersweg, worden, als zij aan dezen weg bouwen, de bovenbedoelde kosten bespaard. Het Rijk roept hun als 't ware toe: „komt, bouwt aan mijn weg, van mij krijgt gij alles gratis. Geen kosten van straataanleg, geen straatbelasting. Een voordeeliger bouwplaats vindt gij nergens. Goed onderhoud verzekerd".

Dit is de tweede vorm van de passieve medewerking van het Rijk ter bevordering van de ziekte.

De actieve medewerking van het Rijk uitte zich tot voor kort slechts op één wijze, n.l. door het verleenen van nieuwe uitwegen. Een perceel weiland met een aan den weg gelegen frontbreedte van b.v. 100 meter wordt als „bouwterrein" verkocht met de bedoeling, daarop 10 huizen te zetten. Wanneer deze bijna gereed zijn, komt het verzoek om in plaats van den éénen uitweg, welke er voor het weiland van oudsher was, te mogen maken tien uitwegen, voor ieder huis één. Het is nog slechts kort geleden, dat aan dergelijke verzoeken grif gehoor werd gegeven. Op tallooze plaatsen langs de Rijkswegen kan men de huisjes zien staan, ieder met eigen uitwegje of brugje naar den weg. Indien men dergelijke verzoeken geweigerd had, zouden de bouwers zich genoodzaakt gezien hebben om op eigen terrein een parallelweg (woonstraat) te maken evenwijdig aan den Rijksweg, welke parallelweg door middel van den van oudsher bestaanden uitweg aansluiting zou vinden aan den Rijksweg. Dit zou het bouwen aan den Rijksweg veel minder aantrekkelijk gemaakt hebben, daar op deze wijze een deel van het voordeel, dat men geniet om gratis van den Rijksweg als woonstraat gebruik te maken, zou zijn vervallen. De lintbebouwing zou daardoor dus tegengegaan zijn.

Het verleenen van nieuwe uitwegen is dus een vorm van actieve medewerking van het Rijk aan de lintbebouwing.

Het schijnt, dat de laatste jaren deze actieve vorm van medewerking vermindert, waarvan, behalve door een deel van de grondspeculanten, met waardeering zal worden kennis genomen.

Men stuit echter onder de huidige omstandigheden bij het weigeren van nieuwe uitwegen op moeilijkheden, hetgeen meer voorkomt als men niet langs den Koninklijken weg, maar langs een achterweg zijn doel wil bereiken. De Koninklijke weg is het geven van voorschriften ten aanzien van de bebouwing zelve. Een achterweg is de bebouwing zelve ongemoeid te laten, maar het verleenen van uitweg tegen te gaan. Immers, wanneer de weg van het particulier terrein is afgesloten door een sloot, welke geheel of ten deele aan het Rijk toebehoort, dan is het niet mogelijk op dit terrein met voertuigen te komen, behalve over den aanwezigen uitweg. Is echter geen goede afscheiding aanwezig, dan kan men dat terrein van den weg af overal bereiken waar men wil; dit geval doet zich

veelvuldig voor op zandgronden. Wanneer daar ter plaatse gebouwd wordt, heeft men dus in de praktijk maling aan een uitwegvergunning. De omstandigheid, of er al of niet een afscheiding is, welke met toestemming van het Rijk moet worden opgeheven, bepaalt dan of er al of niet een uitwegvergunning gevraagd moet worden, of men dus bij het bouwen al of niet afhankelijk is van het Rijk. Een zoodanige toestand is, niet het minst uit een oogpunt van Rijksprestige, ongewenscht.

Als aan iemand terecht een vergunning tot het maken van een nieuwen uitweg geweigerd is, moet het niet kunnen voorkomen, dat zijn buurman kan bouwen zooals hij wil, omdat er toevallig geen sloot is tusschen diens eigendom en den weg.

Er is nu echter sinds kort een aanvang gemaakt met een veel actiever medewerking van het Rijk inzake de lintbebouwing, n.l. door het aanleggen van parallelwegen. Zooals uit de dwarsprofielen, behoorende bij het Rijkswegenplan, gebleken is, bestaat het voornemen om bij een deel van de nieuw aan te leggen wegen ter weerskanten van den snelverkeersweg, een straat aan te leggen. Zeker, dit geschiedt geenszins met de bedoeling de lintbebouwing te bevorderen; de bedoeling is zuiver om daardoor de middenbaan geheel voor het snelverkeer vrij te laten. Niettemin zal door dezen maatregel de lintbebouwing in de hand gewerkt worden. Het is alsof men te kennen wilde geven, dat het wonen langs de Rijkswegen minder aantrekkelijk en minder veilig wordt door de toeneming van het verkeer, dat men zulks betreurt en daarom een straat er naast aanlegt om aan dit bezwaar tegemoet te komen en het bouwen dus aantrekkelijker te maken.

Een voorbeeld van zulk een tegemoetkoming vindt men b.v. aan den nieuwen Rijksweg van Den Haag naar Rotterdam nabij de Hoornbrug, alwaar het Rijk als een deel van den Rijksweg een woonstraat heeft aangelegd, gereed om de lintbebouwing zonder meer te kunnen doen aanvangen.

In het volgende hoofdstuk zal blijken, dat het systeem van parallelwegen, deel uitmakend van den snelverkeersweg, niet past in de snelverkeerswegen voor de toekomst, zooals deze daar zullen worden voorgesteld. Zou men desniettegenstaande toch met het in het Rijkswegenplan voorgenomen systeem doorgaan, dan zullen deze parallelwegen in geen geval door het Rijk gratis ter beschikking gestelde woonstraten mogen zijn, omdat dit de meest actieve bevordering van de lintbebouwingsziekte is, welke zich denken laat.

Dat daardoor tevens unfaire concurrentie wordt aangedaan aan de bonafide grondeigenaren, welke op eigen kosten hun gronden bouwrijp maken, moge hier even onder de aandacht worden gebracht.

---

§ 9. Het serum.

Het spreekt vanzelf dat het bouwen langs de toekomstige snelverkeerswegen uitgesloten moet zijn, evengoed als langs de

spoorwegen. Daarover kan nauwelijks verschil van meening mogelijk zijn.

Wat het andere uiterste betreft, het bouwen langs het zeer uitgebreide net van tertiaire wegen, eischt het verkeer geen anderen maatregel, dan sinds de helft van de vorige eeuw reeds voor dergelijke wegen in de provincie Utrecht bestaat, n.l. een verbod van bouwen binnen 5 meter uit de grens. Met opzet wordt hier gezegd, dat het verkeer niet meer eischt; of wellicht uit anderen hoofde voor bouwen langs deze wegen reglementeering noodig is, is een kwestie, welke hier buiten bespreking kan blijven.

Tusschen de uitersten — nieuwe snelverkeerswegen en tertiaire wegen — ligt de groep van Rijks- en provinciale wegen: de primaire en secundaire wegen. De vraag doet zich voor, wat moet ten aanzien van de bouwerij langs deze wegen, in de eerste plaats dus langs de Rijkswegen, geschieden. Dat de tegenwoordige anarchie ten aanzien van de Rijkswegen niet mag voortduren, behoeft na hetgeen hiervoor gezegd is, toch waarlijk geen betoog.

De meest afdoende maatregel is uiteraard een wettelijke regeling, in dezen geest, dat de Minister van Waterstaat voor het net van Rijkswegen bepaalt, welke deelen daarvan geacht moeten worden binnen de bebouwde kommen te liggen en dat het buiten deze traversen verboden is aan Rijkswegen te bouwen. Het wil ons voorkomen, dat men met een zoodanigen, inderdaad afdoenden maatregel echter verder zou gaan dan het algemeen belang eischt.

Het algemeen belang eischt onvoorwaardelijk, dat niet onmiddellijk tegen den weg aan gebouwd wordt. Aan het slot van § 7 is dit genoemd de eerste letter van het alphabet. Hoe groot de maat zal zijn, welke men zal vaststellen tusschen den kant van den Rijksweg (perceelsscheiding) en den voorkant van de gebouwen, daaromtrent kan verschil van meening bestaan. De een zal 20 meter een minimum vinden, een ander zal aan 15 meter de voorkeur geven; een derde zal wellicht met 10 meter genoegen willen nemen voor deze verboden strook. Laat ons aannemen, dat de maat van 15 meter wordt voorgeschreven, dus dat de wettelijke regeling de bepaling behelst, dat, behoudens in de traversen, het verboden is om binnen 15 meter uit den weg te bouwen. Daarmede zou dan aan het vermeerderen van de uitwassen van de lintbebouwing een einde gemaakt zijn.

Behalve deze minimum-maat laat zich een maximum-maat denken, b.v. 100 meter, waar buiten eventueele bouwerij geacht moet worden geen noemenswaardigen invloed meer uit te oefenen op de verkeersbelangen, welke door den Rijksweg gediend moeten worden. Het Rijk kan dan geacht worden bij bouwerij buiten deze maat geen belang te hebben, zoodat de gemeenten zonder Rijksinmenging, daarover hare zeggingschap blijven behouden.

Het vaststellen van zulk een maximum-maat heeft ook beteekenis uit anderen hoofde. Immers, bij het treffen van maatregelen ten behoeve van het verkeer, is het gewenscht zooveel mogelijk de

bonafide landbouw- en veeteeltbelangen te ontzien. Wil men een boerenbedrijf oprichten op landerijen grenzende aan een Rijksweg, dan moet dit niet bezwarend of onmogelijk gemaakt worden. Zulk een bedrijf heeft er in de meeste gevallen wel behoefte aan om uitweg te hebben naar den Rijksweg, maar geenszins om dicht bij den weg te bouwen. Integendeel wordt een hofstede bij voorkeur op een behoorlijken afstand van den weg gebouwd, o. a. om zoo min mogelijk overlast te ondervinden van venters en dergelijke personen.

Degene, die op landerijen langs een Rijksweg een bedrijf wil stichten, weet dan, dat hij dat zonder eenige Rijksinmenging kan doen, mits hij tenminste 100 meter uit den weg blijft.

Een tweede voordeel van deze maximum-maat is, dat de uitbreiding van de bebouwde kommen, hetgeen een zaak is van de Gemeente onder toezicht van de provincie, dat ook geheel blijft behoudens binnen de 100-meter-zône, waar het Rijk een woordje gaat mede spreken, omdat daar ook Rijksbelangen gelegen zijn.

Men weet dus, buiten welke grenslijnen men „vrij" is van het Rijk; daar binnen dus in de strook, welke men zou kunnen noemen de *Rijkswegen-zône*, daar heeft men de geneugten van de Rijksbemoeiing in den vorm van een door het Rijk onderhouden verkeersweg, maar daar zal men tevens op dezen koop toe moeten nemen de keerzijde van de medaille, n.l. de Rijksinmenging ter bescherming van de Rijksbelangen, in casu de verkeersbelangen.

Het vraagstuk is hiermede teruggebracht tot het regelen van de bouwerij binnen de Rijkswegenzône, buiten de verboden strook van 15 meter.

Wij hebben gezien, dat de lintbebouwing een ziekte is, welke momenteel passief en actief door het Rijk wordt bevorderd, zij het dan ook niet opzettelijk. In deze houding moet volkomen wijziging gebracht worden; het Rijk dient deze ziekte niet te bevorderen, doch tegen te gaan.

Als overheid kan men dit doel op twee wijzen bereiken, n.l. door een stelsel van verbodsbepalingen òf door belasting. Als het kan doet men, met het oog op de nooden van 's Rijks schatkist, verstandig om de tweede manier te kiezen; ook met het oog op onzen volksaard is dat aan te bevelen: de meeste van onze landgenooten hebben een zwakke plek ter hoogte van hun portemonnaie.

Onder de huidige omstandigheden is het voordeeliger te bouwen langs een Rijksweg dan aan een op eigen kosten te maken woonstraat, zoodat de lintbebouwing langs den Rijksweg de concentrische uitbreiding van de bevolkingscentra vóór is. Een goede gang van zaken eischt, dat de bebouwing langs den Rijksweg de uitbreiding van de bevolkingscentra vertraagd volgt. Dit wordt bereikt wanneer, in plaats van wat men zou kunnen noemen, het verstrekken van een premie op het bouwen langs den Rijksweg, zou worden geheven een belasting op het bouwen langs een Rijksweg. Een belasting, welke volkomen gerechtvaardigd is, omdat men immers kan bouwen, dank zij het feit, dat op kosten van

's Rijks schatkist de weg, althans in den modernen staat, tot stand is gebracht. Alzoo een belasting — *bouwbelasting* — op het bouwen in de Rijkswegenzône.

Hoe moet deze belasting geheven worden? Uiteraard van het gebouwde eigendom. De bonafide grondbezitters, welke hunne terreinen als bosch of weiland enz. exploiteeren, moeten van deze belasting geheel vrij blijven. Maar een grondspeculant, die een deel als „bouwterrein" wil verkoopen, moet tot de ontdekking komen, dat het gratis aanbieden door het Rijk van de voor deze manoeuvre benoodigde straat, een einde heeft genomen. Hij zal tot den aspirant-bouwer moeten zeggen: „Weet wel, dat dit terrein ligt in de Rijkswegenzône en dat ge, als ge bouwt, dus bouwbelasting zal moeten betalen". Vergeet hij dat, dan zal de aspirant-kooper hem daaraan wel herinneren.

De bouwbelasting zal dus geheven dienen te worden van het gebouwde eigendom en een vast te stellen, algemeen geldend percentage van de bouwsom kunnen uitmaken. Zij is te voldoen binnen een bepaalden termijn, na het tijdstip waarop het gebouw is gereed gekomen of van Rijkswege geacht wordt gereed gekomen te zijn.

Nemen wij aan, dat de bouwbelasting b.v. bedraagt 20 %. Wanneer in de Rijkswegenzône een huis gebouwd wordt van b.v. *f* 15.000.—, zal bij het gereedkomen aan het Rijk *f* 3000.— bouwbelasting betaald moeten worden. Bij niet-voldoening wordt het gebouwde door het Rijk verkocht, om van de opbrengst de verschuldigde belasting en de gemaakte kosten af te houden.

Deze belasting zal een preventieve werking uitoefenen, in dier voege, dat men na invoering van deze belasting niet lichtvaardig in de Rijkswegenzône gaat bouwen, als men het eigenlijk evengoed elders kan doen. Bouwt men niettegenstaande de belasting toch in de zône, dan is dat, omdat men de belasting ervoor over heeft, zoodat geacht kan worden, dat particuliere belangen in sterke mate gebaat worden door het bouwen in de zône. Het bouwen in de zône is in min of meerdere mate bezwarend voor den Rijksweg; men zal daardoor eerder genoopt worden tot maatregelen, welke dan ook, ten behoeve van het verkeer, maar de beheerder van 's Rijks schatkist moge dan troost vinden in de gedachte, dat het Rijk tenminste een niet te versmaden bijdrage heeft ontvangen, welke, zooals in paragraaf 14 zal worden uiteengezet, mede zal dienen ter bestrijding van de kosten van aanleg van het snelverkeerswegennet.

Behalve een bouwbelasting, zal een *straatbelasting* ingevoerd dienen te worden. Deze straatbelasting zal in karakter geheel overeen kunnen komen met de straatbelasting, welke door gemeenten geheven kan worden en ook werkelijk geheven wordt als tegemoetkoming in de kosten van onderhoud. Dit is een jaarlijks terugkeerende belasting. Het gaat toch niet aan, dat, als een gemeente een woonstraat aanlegt, als zijstraat van den Rijksweg,

de bewoners van deze straat ieder jaar aan de gemeente straatbelasting moeten betalen en het Rijk de bewoners van de perceelen langs den Rijksweg daarvan vrij stelt.

Deze straatbelasting ware te heffen van alle gebouwde eigendommen binnen de Rijkswegenzône, welke rechtstreeks uitgang hebben op den Rijksweg. Gebouwde eigendommen in de Rijkswegenzône gelegen, welke door tusschenkomst van een, door hun eigenaren of de gemeente onderhouden, parallelstraat of dwarsstraat uitgang hebben op den Rijksweg, kunnen van deze belasting geheel of ten deele vrijgesteld. Deze belasting zal dus een niet geringe stimulans zijn tot het maken van parallelstraat of dwarsstraat en daardoor dus medewerken in de goede richting.

De opbrengst zal een welkome bijdrage voor het Rijk zijn in de stijgende onderhoudskosten van de Rijkswegen.

De invoering van de bouwbelasting en de straatbelasting zou in zeker opzicht te beschouwen zijn als een uitbreiding van de wegenbelasting. Doordat langs de Rijkswegen bebouwing is toegelaten, hebben de Rijkswegen naast hun hoofdfunctie: het verkeer te dienen, de nevenfunctie verkregen van straat. Zij, die met hun motorrijtuigen en rijwielen van de Rijkswegen profiteeren als verkeersweg, betalen wegenbelasting en rijwielbelasting; zij, die in de Rijkswegenzône bouwen, betalen bouwbelasting; zij, die den Rijksweg gebruiken als straat, straatbelasting.

De bouwbelasting en de straatbelasting zullen, naar te verwachten is, een sterk remmenden invloed hebben op de toeneming van de lintbebouwing. Het valt niet te verwachten, dat daardoor elke vermeerdering van de bebouwing in de Rijkswegenzône achterwege zal blijven. En rest dus nu nog na te gaan, hoe de bouwerij, die niet afgeschrikt wordt door bouw- en straatbelasting, in de zône geregeld moet worden.

Bij de voorschriften ten aanzien van bouwerij in de Rijkswegenzône dient in het oog gehouden te worden, dat daar het Rijksbelang dient te prevaleeren boven gemeentelijke en particuliere belangen.

Het regelen van de bebouwing geschiedt onder de huidige omstandigheden door de gemeente onder toezicht van de provincie. De zonderlinge toestand doet zich dus nu voor, dat de regeling van de bebouwing langs de Rijkswegen practisch in handen is van dorpsgemeente-besturen. Onder deze zijn er, die een voldoend breeden blik hebben om met het Rijksbelang, dat bij deze bouwerij langs de Rijkswegen betrokken is, ten volle rekening te houden. Doch dat zijn uitzonderingen. Natuurlijk zijn dit zelfs hooge uitzonderingen, want de taak van het gemeentebestuur is nu eenmaal de gemeentebelangen te behartigen en niet die Rijksbelangen, welke het Rijk zelf verwaarloost.

Moet dan het Rijk voor het bouwen binnen de Rijkswegenzône de volledige voorschriften geven? Het wil ons toeschijnen, dat het niet noodig is zoover te gaan.

Uitbreidingsplannen en rooilijnbesluiten zullen ook in de toekomst op de gewone wijze door de gemeente, onder contrôle van de provincie, kunnen worden opgemaakt.

Voor zoover zij echter betrekking hebben op terreinen gelegen binnen de Rijkswegenzône, zullen zij de goedkeuring behoeven van den Minister van Waterstaat, omdat daarbij verkeersbelangen betrokken zijn.

In de praktijk zal dat dan hierop neerkomen, dat de gemeente bij het opmaken van de plannen van den aanvang af, rekening zal houden met de verkeersbelangen, welke door den Rijkswaterstaat zullen worden behartigd. Er zal dus overleg komen tusschen de gemeente, den Dienst van de Volksgezondheid en den Rijkswaterstaatdienst, waaraan juist groote behoefte bestaat. De gemeente zal weten, dat zij met de wenschen van deze diensten terdege heeft rekening te houden, omdat zij anders groote kans loopt de goedkeuring van den Minister van Waterstaat niet te verkrijgen. Die stok achter de deur, *mits aanwezig met de bedoeling hem metterdaad krachtig te gebruiken, daar waar dit noodig is,* is voldoende.

Daar, waar zulk een door den Minister van Waterstaat goedgekeurde regeling voor de bebouwing is tot stand gekomen, zal dan zonder nadere vergunning van het Rijk gebouwd kunnen worden.

Voor die deelen van de Rijkswegenzône, waarvoor zulk een algemeene regeling niet is tot stand gekomen, omdat de bouwerij daar ter plaatse slechts sporadisch plaatsvindt of omdat men het daaromtrent niet eens is kunnen worden, zal degene die wenscht te bouwen, behalve vergunning van de gemeente, ook behoeven vergunning van den Minister van Waterstaat.

Resumeerend zou dus het serum tegen de lintbebouwingsziekte bestaan uit een wettelijke regeling, welke de volgende elementen bevat:

1e. een verbod tot bouwen binnen 15 meter uit den weg;

2e. instelling van een Rijkswegenzône voor de Rijkswegen;

3e. instelling van een bouwbelasting voor het bouwen in de Rijkswegenzône;

4e. instelling van een straatbelasting voor gebouwde eigendommen, welke uitweg hebben op een Rijksweg;

5e. uitbreidingsplannen en rooilijnbesluiten, betrekking hebbend op terreinen binnen de Rijkswegenzône, behoeven mede de goedkeuring van den Minister van Waterstaat;

6e. Ongereglementeerde bouw in de Rijkswegenzône behoeft, behalve vergunning van het gemeentebestuur, vergunning van den Minister van Waterstaat.

Deze wettelijke regeling zou tevens betrekking kunnen hebben op de provinciale wegen, uiteraard met dien verstande, dat voor

deze wegen met minder hooge eischen volstaan zou kunnen worden wat betreft de maten bedoeld sub 1ste en 2de; voorts dat de belastingen bedoeld sub 3de en 4de, ten goede zouden moeten komen aan de provinciale middelen, en dat de bouwerij bedoeld sub 5de en 6de de goedkeuring zou behoeven, niet van den Minister van Waterstaat, maar van Gedeputeerde Staten. Het is immers logisch dat het Rijk (de Minister van Waterstaat) zorg draagt voor de bescherming van de Rijkswegen en de provincie (Gedeputeerde Staten) voor de bescherming van de provinciale wegen.

HOOFDSTUK III.

DE TOEKOMST.

§ 10. Beginselen en richtlijnen.

Nederland is een klein land met een, in verhouding tot de oppervlakte, zeer groote bevolking. Het is een land met een betrekkelijk oude cultuur; vele geslachten hebben de sporen van hun werkzaamheden achtergelaten. In de achter ons liggende eeuwen heeft een Centrale Regeering ontbroken. Slechts ruim 100 jaren is er sprake van een Rijksgezag, dat daarenboven veel geofferd heeft aan de eigenschap van ons volkskarakter, decentralisatie te verkiezen boven centralisatie.

Veel in ons land is tot stand gekomen op een wijze, welke eenvoudiger, goedkooper en doeltreffender had gekund, als een sterk Rijksgezag het roer had omklemd, inplaats van de koers te laten bepalen door het spel van dikwijls elkander tegenwerkende of zelfs bestrijdende locale krachten. Dit heeft den geheelen waterstaatkundigen toestand, het wegennet en de volkshuisvesting veel ingewikkelder en duurder gemaakt dan noodig was. Dit historisch gegroeide hebben wij te aanvaarden, hoogstens kunnen pogingen om geleidelijk verbetering in dien toestand te brengen succes hebben.

Dit land, met den, vooral in Westen, zoo ingewikkelden waterstaatkundigen toestand, doorsneden met rivieren, kanalen en spoorwegen, gezegend met 25000 KM. kronkelwegjes, met een onmogelijk groot aantal verspreid uitgezaaide woningen, met zeer vele grootere en kleinere boerderijen, moet nu een wegennet verkrijgen voor automobielen.

Geen wegennet voor automobielen, waarvan zij, die in de vorige eeuw zijn geboren, meenen dat het schitterend aan alle eischen voldoet, maar een wegennet, waarvan het komende geslacht zal moeten kunnen getuigen, dat het geslacht uit de vorige eeuw tenminste zooveel kijk op de toekomst had, dat, hetgeen zij tot stand brachten, ook na vijftig jaren nog ten volle aan het doel beantwoordt.

Wij kunnen ons nu eenmaal niet de weelde veroorloven dit vraagstuk zoo aan te pakken, dat men over 30 jaar weer opnieuw moet beginnen. In de eerste plaats niet uit financieele overwegingen, maar wat wellicht nog van grooter belang is, omdat het land al zoodanig versnipperd is, dat het niet te verantwoorden zou zijn dit euvel te vergrooten, zonder dat het doel hetwelk men beoogt en waarvoor men zich deze opoffering getroost, ook volkomen bereikt is.

Bij het geschikt maken van ons land voor de automobiel zal een eerste beginsel moeten zijn, dat een verdere versnippering in niet grootere mate geschiedt en niet meer grond-oppervlakte aan de cultuur onttrokken wordt dan onvermijdelijk is.

Een tweede beginsel zal moeten zijn, dat de uit te voeren werken onderscheiden worden in:

a. werken te betalen uit de loopende inkomsten;

b. werken te betalen geheel of gedeeltelijk uit leeningen.

Wat deze laatste categorie betreft, daarin zal nog te onderscheiden zijn:

b_1 werken waarvoor slechts op korten termijn geleend zal kunnen worden;

b_2 werken, waarvoor op langen termijn geleend kan worden.

Als korte termijn zal gerekend kunnen worden een tijdvak van b.v. 10 à 15 en als lange termijn een tijdvak van 30 à 40 jaar. Alleen voor werken, waarvan men met de grootst mogelijke waarschijnlijkheid kan zeggen, dat zij *voor het doel, waarvoor men ze heeft tot stand gebracht, gedurende tenminste veertig jaar ten volle dienst zullen kunnen doen*, is het geoorloofd een leening op langen termijn te sluiten.

Maakt men b.v. een weggedeelte voor snelverkeer, waarvan bij den aanleg gezegd moet worden: „het is bestemd voor het snelverkeer, doch, zou het voor dat doel na korteren of langeren tijd minder geschikt worden, dan is altijd nog verderop een prachtige gelegenheid om een volkomen modernen snelverkeersweg aan te leggen en dan blijft het werk, dat nu gemaakt is, toch nog van nut voor meer plaatselijk verkeer", dan moet men wel weten, dat een voorzichtig financieel beleid niet vereenigbaar is met het leenen van gelden op langen termijn voor de uitvoering van zulk een werk. Wel zou daarvoor geleend kunnen worden op korten termijn.

Voor een goed financieel beleid is het dus noodig, dat de uit te voeren werken worden onderscheiden in drie categorieën, n.l.:

A. De onderhoudswerken en de verbeteringswerken, noodig om de bestaande Rijkswegen in voor automobielen goed bruikbaren staat te brengen, echter met het behoud van het karakter van verkeersweg voor beperkte snelheid, dus voor het korte-afstandsverkeer.

B. De verbeteringswerken, eventueel met plaatselijke omleggingen, waardoor een bestaande Rijksweg zoodanig wordt verbeterd, dat daardoor gedurende tenminste 15 jaar de aanleg van een nieuwen snel-verkeersweg voorkomen wordt, omdat deze weg daardoor het karakter heeft verkregen van voorloopigen snelverkeersweg.

C. De werken tot aanleg van snelverkeerswegen met de daarin gelegen groote overbruggingen.

Een derde beginsel is, dat men onderscheid maakt tusschen verkeer over langen en dat over korten afstand. Het verkeer over lan-

gen afstand heeft het recht op wegen, waarop zonder gevaar en zonder gedwongen oponthoud constant met zeer groote snelheid gereden kan worden. [1]) Het verkeer over korten afstand heeft dat recht niet; daar moet men met matige snelheid kunnen rijden b.v. 60 KM. Wanneer men een afstand van 20 KM. met een snelheid van 100 KM per uur aflegt, dan is daarvoor noodig 12 minuten; rijdt men 60 KM. per uur, dan is de theoretische rijtijd 20 minuten. Dit tijdsverschil van 8 minuten is zoo klein, dat men moeilijk kan pretendeeren, dat het noodig is een weg voor zoo korten afstand geschikt te maken voor een snelheid van 100 KM. per uur.

Anders is dit, waar het betreft trajecten als Amsterdam—Antwerpen, Amsterdam—Maastricht of Rotterdam—Twente. Men zal vermoedelijk in niet te verre toekomst eischen, dat men zonder te groote inspanning of tijdverlies 's ochtends per auto van Maastricht naar Amsterdam kan gaan, daar zijn bezigheden verrichten om 's avonds weer terug te rijden. De groenten uit het Westland zullen met trailers in enkele uren gebracht moeten kunnen worden naar het Ruhrgebied. Stukgoederen uit het Brabantsch industrie-gebied zullen in een paar uur naar een in de haven van Amsterdam tot vertrek gereed liggend schip gebracht moeten kunnen worden.

Dergelijke eischen lijken nu eenigszins overdreven in onze oogen, maar een korte terugblik is al voldoende om in te zien, dat het zeer waarschijnlijk is, dat zij over enkele jaren normaal geacht zullen worden.

Door een net voor verkeer over grooten afstand, (snel-verkeers-wegennet) verkrijgt men tevens automatisch een splitsing in de twee categorieën autorijders, die men weinig elegant, doch goed begrijpelijk zou kunnen noemen „snelrijders" en „langzaamrijders". De snelrijders bewegen zich bij voorkeur over het snelverkeers-wegennet; komen zij daar noodgedwongen over korten afstand af, dan moet hun deugdelijk worden ingeprent, dat zij zich onmiddellijk te schikken hebben naar, of althans terdege rekening hebben te houden met het andere verkeer en dus hun snelheid hebben te matigen.

De „langzaamrijders" zijn zij, die slechts met matige snelheid wenschen te rijden, hetzij omdat zij het land als toerist wenschen te zien, hetzij omdat zij slechts kleine afstanden behoeven af te leggen.

Het bestaan van een snelverkeers-wegennet zal onmiddellijk het verkeersgevaar op de andere wegen, waarvan de totale lengte zoo aanzienlijk veel grooter is, verminderen. Men kan dan ook streng optreden tegen die automobilisten, die op een gewonen weg door hun snelheidslust het verkeer in gevaar brengen, omdat degene, die zich vlug over grooten afstand wil verplaatsen, dit behoort te doen over den snelverkeersweg.

---

[1]) Met zeer groote snelheid wordt hier bedoeld, een snelheid van 100 KM per uur voor personen-automobielen en 60 KM per uur voor vrachtauto's. Misschien noemt men dit over 20 jaar matige snelheden, maar het toekomstig geslacht mag aan ons geen eischen stellen, die te zwaar zijn.

Nu wij ons rekenschap gegeven hebben van deze beginselen, teekenen zich reeds vaag de contouren af van een ideaal op het gebied van het verkeer met automobielen. Zulk een ideaal voor zich te zien is noodig, omdat daaraan ontleend moeten worden de richtlijnen voor het toekomstig beleid. Wij geven ons daarbij ten volle rekenschap van het feit, dat het buiten ieders vermogen ligt het ideaal volkomen te bereiken, — daarvoor is het dan ook een ideaal, — maar dat het zeer wel mogelijk is het te benaderen.

Het ideaal zou bereikt kunnen worden als Rijk, noch eenige provincie, op het gebied van wegen een verleden had; dan zouden er immers practisch geen wegen geschikt voor automobielverkeer zijn. Het Rijk zou dan zijn automobiel-wegennet kunnen opbouwen in deze eeuw, zooals het in de vorige eeuw zijn spoorwegennet heeft gebouwd.

De bouwer van dit wegennet, zou staan voor een, ten aanzien van autowegen, maagdelijk land; hij zou zich niet te bekommeren hebben om het historisch gegroeide, maar alleen het oog gevestigd behoeven te houden op de eischen van het heden en vooral op de eischen van de toekomst. Want zou het zijn taak niet zijn, de toekomstige eischen zooveel mogelijk te doorgronden; zou het zijn wensch niet zijn om met het voorbeeld voor oogen, hem gegeven door de spoorwegingenieurs, een wegennet tot stand te brengen, dat het toekomstige geslacht ten volle bruikbaar zal achten?

Hij zou eerst de groote lijnen trekken, de wegen die nu en nog meer in de toekomst het verkeer over grooten afstand zullen moeten dienen. Deze wegen zouden moeten voldoen aan den eisch tusschen vrij ver van elkander gelegen knooppunten een onbelemmerd snelverkeer mogelijk te maken. Deze hoofdaderen van het verkeer zouden langs den kortsten weg de voornaamste bevolkings- en industriecentra met elkander moeten verbinden en toegang moeten geven tot die deelen van het buitenland, waarmede ons land in de nauwste connecties staat. Hij zou er zorg voor moeten dragen deze hartaderen zoo te maken, dat zij ook in de verre toekomst niets van hun waarde inboeten.

Tusschen deze snelverkeerswegen zou hij buurtverkeerswegen ontwerpen en tusschen deze buurtverkeerswegen weer tertiaire wegen en zoo komen tot een logisch opgebouwd geheel. Dat geheel zou zijn ideaal zijn, het zou de richtlijnen bevatten, waarbij hij zich bij zijn practisch werk had te richten.

Hij zou echter begrijpen, dat het slechts mogelijk is een ideaal te benaderen zonder het ooit te bereiken en zeer zeker in dit oude cultuurland, dat geleden heeft en nog voortdurend lijdt aan een overmaat van individualisme en een tekort aan tucht. Het gewordene op wegengebied laat zich niet uitwisschen, het ideaal dat men zich voor oogen houdt, zal aangepast moeten worden aan hetgeen bestaat.

Indien er geen Rijkswegennet was, zou de taak van het Rijk uitsluitend zijn een wegennet te bouwen voor automobielen, zooals het in de vorige eeuw gebouwd heeft een wegennet voor den spoor-

trein, dus een snelverkeers-wegennet voor verkeer over grooten afstand, vrij van bebouwing, vrij van gemengd verkeer, de zekerheid verschaffend, dat de capaciteit zonder bezwaar opgevoerd zal kunnen worden tot de eischen, welke ook in een verre toekomst gesteld zullen kunnen worden.

Het bestaande Rijkswegennet zal niet toelaten dat deze richtlijnen ten volle kunnen worden gevolgd. Zoolang zonder hooge kosten een bestaande Rijksweg geschikt gemaakt kan worden om, in verband met de intensiteit en den aard van het verkeer, in de naaste toekomst aan redelijke eischen te voldoen, zal geen nieuwe snelverkeersweg aangelegd dienen te worden. Wanneer echter een nieuwe snelverkeersweg de taak zou kunnen overnemen van twee Rijkswegen, die slechts met veel kosten tot surrogaat-snelverkeerswegen zouden kunnen worden opgevoerd, dan zal zulk kostbaar lapwerk achterwege dienen te blijven.

Om dit te kunnen beoordeelen zal men een ideaal wegennet voor oogen moeten hebben, dat als leiddraad zal kunnen dienen bij het nemen van beslissingen inzake de vragen, welke wegen verbeterd zullen worden en in welke mate, of zij nog lang of slechts kort dienst zullen moeten doen voor het lange-afstandsverkeer.

Want men bedenke wel, dat een wegverbetering kostbaarder is, naar mate men hooger eischen stelt aangaande de snelheid, waarmede zonder gevaar gereden moet kunnen worden. Groote snelheid kan alleen geëischt worden voor verkeer op wegen, die het grooteafstandsverkeer bedienen. Wegen voor buurtverkeer behoeven niet te voldoen aan den eisch, dat men daar veilig met een snelheid van 100 KM. moet kunnen rijden.

Het wordt dus tijd, dat wij ons rekenschap geven van de vraag, wat men onder de toekomstige snelverkeerswegen zal moeten verstaan, hoe men deze zou moeten uitvoeren en welken omvang zulk een net zou verkrijgen, teneinde met dit ideaal voor oogen in de Rijkstaak voor de naaste toekomst een inzicht te verkrijgen.

---

§ 11. De toekomstige snelverkeersweg.

Onder snelverkeersweg is te verstaan een automobielweg, geschikt om zonder gevaar en zonder oponthoud met motorrijtuigen bereden te worden met die snelheid, welke men in de naaste, en zoo mogelijk in een eenigszins verder verwijderde toekomst, gewenscht zal achten.

Hoe groot die gewenschte snelheid is, weten wij niet. Wij zien alleen dat zij groeit. Tot welke grootte is onbekend. Een snelheid voor personenwagens van 100 KM., met een moyenne die daar slechts weinig beneden ligt, zal nu in veler oogen niet meer zijn dan de illusie van een snelheidsmaniak. Zeer vermoedelijk zal dit echter een eisch zijn, welken men reeds in de naaste toekomst voor lange-afstandsverkeer zal stellen.

Voor een snelverkeersweg is dus noodig, dat hij:

a. uitsluitend dient voor automobielen;
b. vrij ligt van elke bebouwing;
c. geen of slechts weinig beweegbare bruggen bevat;
d. geen of slechts zeer weinig kruisingen à niveau met gewone wegen en geen met spoorwegen heeft;
e. een zoo streng mogelijk tracé, lengte- en dwarsprofiel bezit;
f. vier verkeersstrooken biedt, ieder van omstreeks 3 M. breedte.

Een snelverkeersweg, die deze eigenschappen bezit, zal ook in ver verwijderde toekomst aan de hoogste eischen, welke men zal stellen, voldoen. Wanneer men dus zulk een snelverkeersweg bouwt, is het geoorloofd ter bestrijding van de kosten een leening op langen termijn te sluiten, omdat de zekerheid bestaat dat niet na 10 of 20 jaar de weg onvoldoende geworden is en vervanging behoeft.

De eischen *b*, *c* en *d*. behoeven geen nadere toelichting. Het spreekt van zelf, dat de eisch: vrij te liggen van elke bebouwing, in zich houdt, dat het bouwen langs zulk een weg verboden is, evengoed als het verboden is, om, nu de Wieringermeer is droog gemalen, in den dijk gaten te maken om het water weer te laten toestroomen.

De eischen *a*, *e* en *f*, hangen ten nauwste samen met het dwarsprofiel en daar dit tevens beheerscht wordt door de beginselen en de richtlijnen, uiteengezet in de vorige paragraaf, is het noodig dit dwarsprofiel nader te bezien.

De Rijbaan.

Aan een verkeersstrook voor automobielen werd oorspronkelijk een breedte toegekend van 2,50 meter, daarna heeft men deze vergroot tot 2,75 meter om tenslotte te komen tot 3,00 meter. „Ten slotte"? Dat is nog niet zoo zeker. Hoe grooter de snelheid, is, waarmede men elkander wil passeeren, des te meer speling zal men tusschen de motorrijtuigen moeten hebben. Heeft men twee verkeersstrooken, dan zullen twee personen-auto's, ieder rijdend met een snelheid van 100 KM./uur elkander met een snelheid van 200 KM./uur passeeren; deze personenauto, een vrachtauto achterop rijdend, die met 60 KM/uur rijdt, passeert deze laatste slechts met een snelheid van 40 KM/uur.

Heeft men vier verkeersstrooken, dan zal op de beide buitenste het vrachtsnelverkeer (tot b.v. 60 KM.) zijn plaats innemen en op de twee binnenste het achterop rijdend en dus links inhalend, personen-snelverkeer (100 KM.) Denkt men zich plaatselijk de vier strooken bezet, dan is tusschen de buitenste en de middelste twee verkeersmiddelen slechts 40 KM., daarentegen tusschen de beide middelste verkeersmiddelen 200 KM. snelheidsverschil. Zou men elkander inplaats van links, rechts achterop rijden, dan zou het snelheidsverschil tusschen de buitenste en de middelste verkeersmiddelen 40 KM blijven, doch die tusschen de middelste verminderd zijn tot 120 KM.

Voor een snelverkeersweg met vier verkeersstrooken zou dus uit dezen hoofde theoretisch een kleinere breedte noodig zijn, als men elkander, inplaats van links, rechts mocht achterop rijden. Er kan natuurlijk geen sprake van zijn, deze wijziging aan te brengen ten behoeve van dit soort snelverkeerswegen. Een en ander dient slechts om te doen gevoelen, dat vier verkeersstrooken in wezen zijn tweemaal twee verkeersstrooken, waartusschen liefst eenige afstand zou moeten bestaan.

Twee verkeersstrooken beteekent een rijbaanbreedte van 6 meter, wellicht met rabatten. Zulk een rijbaan, waarop alleen automobielen worden toegelaten, is reeds voldoende voor tamelijk intensief verkeer.

Bij intensief verkeer zal men tot verdubbeling moeten overgaan. Deze verdubbeling kan op twee wijzen geschieden. De eerste manier is om aan iedere zijde van de bestaande verharding een nieuwe verkeersstrook van 3 meter breedte aan te zetten; de tweede methode is, op eenigen afstand van de bestaande baan van 6 meter verhardingsbreedte, een tweede baan van 6 meter breedte te leggen; waardoor iedere baan alleen voor verkeer in één bepaalde richting gebruikt wordt.

De eerste werkwijze is voorgenomen in het Rijkswegenplan, alwaar uit de dwarsprofielen blijkt, dat een oorspronkelijk 6 meter breede verharding, door verbreeding aan weerskanten, verbreed zou worden tot 11 meter. (4 strooken van 2,75 meter) Alhoewel een rijbaan van 11 of 12 meter, uitsluitend voor automobielen, geacht moet worden aan zeer hooge eischen te voldoen, kan m.i. bezwaarlijk ontkend worden, dat twee rijbanen van 6 M. breedte, aangelegd op eenigen afstand van elkander, de volmaaktheid uit verkeersoogpunt nog meer nabij komen.

De kwestie van de keuze van het materiaal, waaruit de rijbaan moet worden samengesteld, kan hier blijven rusten; zij valt geheel buiten het kader van deze bijdrage.

Het Weglichaam.

Het weglichaam zou hier te lande gemaakt kunnen worden uit aarde en/of zand, of uit beton. Het eerstgenoemde materiaal is het gebruikelijke, zoodat dit het eerst onze aandacht mag vragen.

Het weglichaam van aarde en/of zand is het weglichaam, zooals men dat in de 17e eeuw hier te lande op eenigszins ruimere schaal is gaan toepassen. Men groef een vaart of slooten en met de uitkomende specie werd het weglichaam opgeworpen, grenzende aan de vaart of gelegen tusschen de gegraven slooten.

In principe is de wegenaanleg van de laatste jaren nog precies eender. Wij kunnen nu echter, dank zij de betere transportmiddelen, op veel ruimere schaal en van veel grooteren afstand zand aanvoeren. Het gebruik van veen kan daardoor vermeden worden en dat van klei beperkt. Zand is het materiaal dat verreweg het meest gebruikt wordt en ook het doelmatigst is. Het zand is voor den wegenbouw, wat de steenkolen is voor de groot-industrie.

Om verschillende redenen is het noodig bij den aanleg van een weg, het weglichaam een zoodanige breedte te geven, dat vergrooting daarvan in afzienbare toekomst achterwege kan blijven.

Ook bij het maken van de snelverkeerswegen zal het weglichaam gemaakt moeten worden met een zoodanige breedte, dat de ~~nood-~~ noodzakelijkheid van latere verbreeding uitgesloten geacht moet worden. Vier verkeersstrooken zijn in staat het grootste verkeer te verwerken, dat zich ook in verre toekomst voor ons land denken laat. Het weglichaam moet dus plaats bieden aan één rijbaan ter breedte van 12 meter of nog beter 2 rijbanen, ieder breed 6 meter.

Gescheiden van deze rijbaan of rijbanen moet er een fietspad aanwezig zijn ter breedte van 0,50 meter voor de wegwerkers en het politie-toezicht.

Het tweede deel van bijlage 4, geeft de dwarsprofielen, welke voor snelverkeerswegen zouden kunnen dienen.

Fig. 1*a* is het dwarsprofiel van een snelverkeersweg met een kruinbreedte van 20 meter, waarop een rijbaan breed 6 meter, te verbreeden tot 12 meter. De bermen aan weerskanten zijn dus 4 meter breed; de daarop geplante boomenrijen zijn noodig, althans gewenscht om bij slecht zicht, leiding te geven aan het verkeer.

Fig. 1*b*. is het dwarsprofiel van een snelverkeersweg met een kruinbreedte van 25 meter, waarop 2 rijbanen, ieder breed 6 meter en van elkander gescheiden door een vier meter breede groene strook met boombeplanting. Bij niet intensief verkeer kan volstaan worden met het aanleggen van één rijbaan van 6 meter breedte, bestemd om gebruikt te worden in beide richtingen; na toeneming van het verkeer kan later de tweede rijbaan worden aangelegd, waarna het verkeer in iedere richting een wegstrook van 12,5 meter breedte heeft, waarop een rijbaan van 6 meter.

Uit een oogpunt van verkeersveiligheid is deze oplossing verre te verkiezen boven die van fig. 1a. Het botsen van motorrijtuigen, welke elkander tegemoet rijden is uitgesloten. Bij mistig weer verdwaalt men niet op vier wegstrooken, die dan een eindeloos breede wazige zee gelijken, maar heeft men voortdurend leiding aan de boomenrijen en daarenboven het veilige gevoel geen tegenligger te zullen vinden op zijn weg. Wie wel eens bij mistig weer zijn richting heeft moeten zoeken op den nieuwen weg Den Haag—Delft, zal niet meer overtuigd behoeven te worden van het groote nadeel, dat een breede weg heeft bij slecht zicht.

Bij avond zijn de lichten van de tegenliggers veel minder hinderlijk dan bij aan elkander gesloten rijbanen het geval is, omdat de elkander tegemoet rijdende motorrijtuigen elkander op 4 meter grooteren afstand passeeren. Immers, bij aaneengesloten rijbanen liggen de assen van de elkander het snelst passeerende motorrijtuigen 3 meter uitéén; bij de gescheiden liggende banen 7 meter!

Een snelverkeersweg met voor iedere verkeersrichting een aparte baan, staat dan ook ongetwijfeld een klasse hooger dan een snelverkeersweg met 4 aaneengesloten verkeersstrooken.

Dit laatste type verdient toepassing voor gemengd verkeer in of nabij bebouwde kommen, maar is voor snelverkeer over langen afstand weinig geschikt.

Op een snelverkeersweg is principieel geen plaats voor fietspaden of een parallelweg voor gewoon verkeer. Is ergens een fietspad noodig, laat men het dan aanleggen; er zijn echter twee plaatsen, waar een publiek fietspad niet thuis behoort, n.l. op een spoorbaan en op een automobielbaan. Buiten een parallelweg, althans aan één zijde, zal men het niet overal kunnen stellen. Het spreekt vanzelf, dat de door een snelverkeersweg doorsneden landerijen bereikbaar moeten blijven. Het zal daarvoor somtijds noodig zijn over kortere of langere gedeelten een landweg aan te leggen. Zulk een landweg met een kruinbreedte van 6 of 8 meter en een eenvoudige grint- of puinverharding van 2,5—4 meter, zal men leggen, waar hij het best op zijn plaats is. Dikwijls zal een ligging parallel aan den snelverkeersweg te verkiezen zijn. In zulk een geval zal de landweg dienen te liggen geheel gescheiden van den Rijksweg op de wijze, zooals in fig. 1*a* van het 2e deel van bijlage 4 is aangegeven. De landweg dient in beheer en onderhoud te komen bij de belanghebbende gemeente of het belanghebbend waterschap. Hij behoort in geen geval een Rijksweg te worden. Daarvoor zal noodig zijn, dat het Rijk een bedrag als gekapitaliseerde onderhoudskosten, aan de gemeente of het waterschap uitbetaalt, welk bedrag een onderdeel uitmaakt van de aanlegkosten van den snelverkeersweg.

Vergelijken wij nu prof. *A* van het Rijkswegenplan met prof. *1b* van bijlage 4 welke vergelijking volkomen geoorloofd is, omdat prof. A het volmaaktste type is van het Rijkswegenplan en prof 1b het volmaaktste (in zand) van het snelverkeerswegenplan, dan blijkt het volgende:

1. van beide is het doel een baan te verschaffen aan het snelverkeer;
2. dit doel wordt met prof. 1b aanmerkelijk beter bereikt, dan met prof. A om de redenen, hierboven uiteengezet;
3. prof. 1b vergt slechts een weg met een kruinbreedte van 25 meter, tegen 43 meter voor een weg met profiel A.;
4. het landverlies tengevolge van den wegaanleg is dus bij prof. 1b aanmerkelijk minder dan bij prof. A.;
5. bij aanleg van elken KM. weg van prof. A vergroot het Rijk zijn te onderhouden wegennet, behalve met den bedoelden KM.-snelverkeersweg, met 2 KM. niet bedoelden Rijksstraatweg, 2 KM. overbodig Rijksfietspad en 2 KM. volstrekt onnoodig voetpad.

Wie zal reeds, na deze vergelijking, aan prof. A van het Rijkswegenplan de voorkeur geven boven prof. 1b van het snelverkeerswegennet?

Wij komen nu tot den meest volmaakten vorm van snelverkeersweg, n.l. den snelverkeersweg, uitgevoerd als viaduct van gewapend beton.

Over het dwarsprofiel van zulk een viaduct kunnen wij kort zijn.

Analoog aan de dwarsprofielen 1a en 1b bij uitvoering in zand, zal men de dwarsprofiel en 2a en 2b kunnen maken bij uitvoering in gewapend beton. 2b is evenzeer superieur aan 2a, als 1b dat is in vergelijking met 1a.

De voordeelen van een viaduct boven een à niveau liggenden snelverkeersweg zijn in het Westen van ons land enorm.

Naarmate de landstreek dichter bevolkt is, het terrein meer doorsneden is met slooten, vaarten, wegen enz. en de bodem minder draagkracht heeft, komt de superioriteit van het viaduct meer naar voren.

Alvorens tot vergelijking van de beide uitvoeringsmogelijkheden over te gaan, dient een korte uiteenzetting gegeven te worden van de wijze, waarop zulk een gewapend-beton-viaduct zou moeten worden uitgevoerd. Eenvoudigheidshalve zullen wij onmiddellijk een concreet voorbeeld nemen, n.l. den snelverkeersweg Amsterdam—Antwerpen (Brussel—Parijs) en wel het deel Moerdijk—Amsterdam. (weg No. 1 van bijlage 3).

Deze weg passeert de Beneden-Merwede, de Lek, den Hollandschen IJsel, den Leidschen Rijn en den Amstel met hooge bruggen en wordt daardoor dus in vakken verdeeld. Deze vakken zijn uit te voeren als weg à niveau of als viaduct. Wij onderstellen het laatste.

Fig. 2a en 2b van bijlage 4, benevens bijlage 5 geven schetsmatig aan, hoe men dit viaduct kan bouwen. Het principe is hetzelfde als voorzit bij het transport van electrische energie over grooten afstand. Bij het transport van energie bouwt men van afstand tot afstand steunpunten en doet daarop rusten de transportleidingen. Bij het maken van een transportbaan voor personen en goederen, plaatst men eveneens van afstand tot afstand steunpunten, maar slaat daartusschen bogen voor het dragen van de rijbaan. Die steunpunten zijn hier ontworpen op afstanden, afwisselend van 18,50 meter en 21,50 meter.

Het spreekt vanzelf, dat deze steunpunten op palen gefundeerd moeten worden, waarvan de lengte afhankelijk is van de diepteligging van den vasten zandbodem, want verzakkingen mogen niet optreden.

De op deze steunpunten rustende gewapend-betonconstructie is ontworpen als een aaneenschakeling van eenheden, n.l. 25 per KM. Elk van deze eenheden rust op twee steunpunten en wordt als een zelfstandig geheel gebouwd. De eenheden worden aan elkander verbonden door balkbruggen. De uitvoering wordt op deze wijze zoo goedkoop mogelijk; het is massa-fabricage van een nauwkeurig overwogen goed berekende en gedetailleerde eenheid. Na het gereedkomen vormt het viaduct één geheel, dat door zijn eenvoudige strakke lijnen, het doelbewuste dat uit de geheele

constructie spreekt, een eigenaardige schoonheid zal bezitten, die wellicht nog meer tot de komende geslachten zal spreken dan tot het huidige.

De vrije hoogte van 6 meter is gekozen, omdat daarmede alle gepasseerd wordende landwegen, vaarten enz. overbrugd kunnen worden, zonder aan het verkeer daarover moeilijkheden in den weg te leggen.

Vergelijken wij nu den snelverkeersweg à niveau met den hooggelegen weg (het viaduct) uit verbruiks-oogpunt.

Het viaduct is superieur, omdat:

1e. er geen uitwegen naar gemaakt behoeven te worden, evenmin overwegen om het contact tusschen gescheiden wordende landerijen te bewerkstellingen; er vindt immers geen scheiding plaats;

2e. wegkruisingen à niveau niet voorkomen; de landwegen, welke men passeert, gaan onder het viaduct door;

3e. het wegdek geheel vrij is van verzakkingen en niet verontreinigd wordt door modder, vallende bladeren enz.;

4.e omdat men van den weg een prachtig uitzicht geniet over het landschap.

Het afleggen van een grooten afstand op zulk een viaduct, waarop men, geheel veilig, snel voortglijdt, zonder dat men belaagd wordt door van rechts of links komend verkeer en waarop men ook gescheiden is van tegemoetkomend verkeer, zal slechts een fractie vergen van de inspanning, die men zich nu heeft te getroosten om met veel geringer snelheid zijn doel te bereiken.

Een vergelijking uit het oogpunt van het Rijk als constructeur en onderhoudsplichtige van den weg, voert tot het volgende:

1e. Bij den aanleg van een viaduct wordt per KM.-weglengte ruim 100 M² bodem-oppervlakte geheel en 15000 M² ten deele aan haar bestemming onttrokken, hetgeen wel een geweldig onderscheid is met een weg à niveau type 1b, waarvoor per KM. minstens 30.000 M² bodem-oppervlakte noodig is, om nog te zwijgen van het type A van het Rijkswegenplan, waarvoor per KM. niet minder dan 50.000 M² moet worden onteigend. Bij het doorsnijden b.v. van weilanden zal een strook grond onder het viaduct uit een oogpunt van grasproductie zeker minderwaardig worden. Daartegenover staat, dat het vee daaronder een schuilplaats zal kunnen vinden tegen regen in herfst en voorjaar en tegen de felle zonnestralen gedurende zomer-middagen.

2e. De schadeloosstellingen aan de grondeigenaren zullen dus door het vrijwel geheel ontbreken van bedrijfsschade en schadesnijdingen veel minder kostbaar zijn en veel minder tot moeilijkheden aanleiding geven. De procedure zal dus zeer eenvoudig kunnen zijn, omdat van onteigening hier geen sprake behoeft te zijn; het gaat slecht om schadevergoeding als gegevolg van het moeten dulden van een viaduct boven zijn grond.

3e. Parallelwegen en uitwegenkwesties worden geheel vermeden.

4e. Maatregelen tegen het ontstaan van lintbebouwing kunnen hier geheel achterwege blijven om de eenvoudige reden, dat een viaduct geen mogelijkheid levert om lintbebouwing te doen ontstaan;

5e. De onderhoudskosten zullen minder zijn dan bij een aan verzakking onderhevigen weg. Wat het somtijds beteekenen kan om een weg te onderhouden, aangelegd op slappen veenbodem, is nader te informeeren bij de Directie van de Nederlandsche Spoorwegen. Men heeft daar een moeilijk te vergeten ondervinding ten aanzien van de verzakkende lijn Gouda—Rotterdam, waarvan de herstellingskosten een kwart millioen gulden per KM. schijnen te zullen bedragen.

Een vergelijking uit een oogpunt van aanlegkosten, voert tot het volgende. De aanlegkosten van de ontworpen en ten deele in uitvoering zijnde groote Rijkswegen in het Westen van ons land, zooals de verbindingen Amsterdam—Den Haag en den Den Haag—Rotterdam, zijn gelegen tusschen *f* 350.000 en *f* 1.000.000.— per KM. De kosten van een viaduct zijn in ronde cijfers te ramen op *f* 400.00.— à *f* 450.000.— per KM. Dit viaduct is berekend op vrachtauto's met een totaalgewicht van 30.000 Kg. Daarenboven is het renteverlies tijdens de uitvoering bij een viaduct aanzienlijk minder, daar het in beteekenend korter tijd kan worden opgeleverd, dan een aardenbaan met verhardingen. Het viaduct Dordrecht—Amsterdam kan (behoudens de rivierovergangen) zonder bezwaar in twee jaar worden opgeleverd.

Een viaduct geeft een snelverkeersweg van een hoogere klasse dan een weg à niveau; de kosten van aanleg zijn voor het Westen van ons land, afhankelijk van de terreinsomstandigheden, ongeveer gelijk aan, of zelfs aanzienlijk minder, dan de kosten van een Rijksweg, zooals die nu wordt uitgevoerd.

Had men den weg Den Haag—Rotterdam, — die omstreeks *f* 1.000.000 per KM kost, — uitgevoerd als viaduct type 2b, dan zouden op de aanlegkosten millioenen bespaard zijn en de weg had aan veel hoogere eischen voldaan dan de nu in uitvoering zijnde.

Rangschikken wij de snelverkeerswegen naar hun kwaliteit, dan is de volgorde:

Type 1*a*. *Weg à niveau; rijbaan* 12 *M.; kruinbreedte* 20 *M.*
voldoet aan zeer hooge eischen.

Type 1*b*. *weg à niveau,* 2 *gescheiden rijbanen, ieder van* 6 *M.; kruinbreedte* 25 *M.*
Verdient nog de voorkeur boven type 1a, wegens de opheffing van het botsinggevaar en het vergemakkelijken van het gebruik bij avond en(of) mist.

Type 2a. Viaductbouw,; rijbaan 12 *M.*
staat een klasse boven de typen 1a en 1b, omdat daardoor elke kruising à niveau vermeden wordt, de uitwegenkwestie en het bebouwingsvraagstuk worden opgeheven.

Type 2b. Viaduct; *twee gescheiden rijbanen, ieder van* 6 *M.*
Is de ideale snelverkeersweg, welke voldoet aan de hoogste eischen. Bijlage **5** geeft een perspectievisch overzicht van zulk een weg.

---

§ 12. Schema voor een Rijksnet van snelverkeerswegen.

Zooals uit de lezing van Hoofdstuk I gebleken zal zijn, zal men bij het ontwerpen van een snelverkeerswegennet, goed doen zooveel mogelijk het voorbeeld te volgen van de ingenieurs, die omstreeks het midden van de vorige eeuw het spoorwegnet moesten ontwerpen.

Beginnen wij dus met te onderstellen, dat er in Nederland geen weg bestaat, geschikt om automobielen met grooter snelheid dan 50 KM. per uur toe te laten. Deze onderstelling beteekent, dat er alleen een wegennet is voor auto-buurtverkeer. Voor autoverkeer op grooten afstand moet dus een nieuw net ontworpen worden.

Dit nieuwe net zal aan de volgende eischen moeten voldoen:

1e. Het zal de groote bevolkingscentra, de industriegebieden en de groote havens langs de kortst mogelijke wegen met elkander moeten verbinden;

2e. het zal langs de kortst mogelijke wegen toegang moeten geven tot de gebieden in Duitschland en België, waarmede ons land de meeste betrekkingen onderhoudt;

3e. ter beperking van de kosten zal de totale lengte zoo klein mogelijk moeten zijn, in ieder geval aanzienlijk blijven beneden de lengte van het huidige Rijkswegennet, terwijl het aantal rivierovergangen zich tot het strikt noodzakelijke moet bepalen;

4e. het auto-verkeer moet volkomen onbelemmerd over deze wegen kunnen plaatsvinden; voor fietsen, karren, paarden, ezels, ossen en kinderwagens is geen plaats. Het zijn banen voor automobielen, niets meer en niets minder.

De sub 2e gestelde eisch zal het best kunnen dienen als uitgangspunt voor het op te zetten schema. Heeft men in den aanvang van de vorige eeuw het Rijkswegennet ook niet in de eerste plaats gezien als wegen van Amsterdam en Den Haag naar de grenzen? Dit juiste inzicht heeft na 100 jaren, alleen in zooverre van zijn waarde ingeboet, dat sindsdien belangrijke industriegebieden zijn gevormd, die evenzeer recht hebben op internationale verbindingen.

Het belangrijkste verkeer van ons land met Duitschland en België gaat in vijf richtingen n.l.:

1e. naar het Oosten, richting Hamburg (noord-Duitschland);

2e. naar het Oosten, richting Hannover—Berlijn (midden Duitschland);

3e. naar het Zuid-Oosten, richting Ruhrgebied—Düsseldorf—Köln;

4e. Naar het Zuid-Zuid-Oosten, richtingen bekken van Luik en Aken (Zuid Duitschland);

5e. naar het Zuiden, richting Antwerpen—Brussel—Parijs.

Op het kaartje van Nederland en omgeving, (bijlage 3) is ter hoogte van Groningen aangegeven de richting Hamburg en ter hoogte van Overijsel, de richting Hannover—Berlijn. Voorts is aangegeven het Ruhrgebied met Barmen, Düsseldorf en München—Gladbach.

Als één complex is aangegeven het Nederlandsch industriegebied van Zuid-Limburg met het Duitsch gebied om Aken en het bekken van Luik.

Weg no. 1. De eerste snelverkeersweg, die de aandacht vraagt, is ongetwijfeld die, welke op Nederlandsch gebied zal moeten vervangen den meer dan 100 jaren ouden weg van Napoleon van Parijs naar Amsterdam. Practisch dus de snelverkeersweg Antwerpen—Amsterdam.

Weg no. 2. Is de voortzetting van dezen weg door de drooggemaakte Wieringermeer over den Zuiderzee-afsluitdijk langs Leeuwarden en Groningen in de richting Hamburg.
Te zamen vormen zij de hoofdader van het lange afstandsverkeer in Westelijk en Noordelijk Nederland.

Weg no. 3 Parallel aan de Westelijke Noord-Zuidverbinding kan men zich een Oostelijke Noord-Zuidverbinding denken, n.l. den weg van Delfzijl langs Groningen, Assen, Zwolle, Apeldoorn, Arnhem, Nijmegen, Roermond naar Maastricht. De zijtak 3*a* sluit Friesland aan dezen weg aan.

Weg no. 4. Is de rechtstreeksche verbinding van Maastricht met Amsterdam langs Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Zalt-Bommel en Utrecht.

Weg no. 5. Is de verbinding van Amsterdam met het Ruhrgebied via Arnhem.

Weg no 6. Is de verbinding van Den Haag (6a van Rotterdam) met Hannover—Berlijn, d.w.z. de middelste West-Oostverbinding.

Weg no. 7. Is de weg van Vlissingen naar het Ruhrgebied. d.w.z. de Zuidelijke West-Oostverbinding.

Weg no. 8. Geeft de ontbrekende schakels in de verbinding van Rotterdam en het Westland met het Ruhrgebied.

Weg no. 9. Verbindt Den Haag met Rotterdam.

Weg no. 10. Is de rechtstreeksche verbinding van de Hoofdstad des lands met de Residentie.

Weg no. 11. Is een ontbrekende schakel in het verkeer van Arnhem en Nijmegen met Brabant en Zeeland.

Weg no. 12. Is ten slotte noodig voor de verbinding van Twente met Groningen en Delfzijl.

Voorts laat zich in verdere toekomst nog denken een weg no. 13 van Amsterdam naar Zwolle door den Zuidelijken Zuiderzeepolder. Uit nationaal oogpunt zou het gewenscht zijn, door weg no. 14 van Zeeuwsch-Vlaanderen naar Rotterdam, de eenheid van Zeeland en de samenhang daarvan met het centrum van het land te verkrijgen. Door de buitengewoon kostbare overbruggingen, die voor dezen weg gemaakt zouden moeten worden, zal de tot standkoming daarvan echter voorshands niet overwogen kunnen worden.

Laat ons trachten na te gaan of met de eerstgenoemde 12 nationale wegen aan alle redelijke eischen van bevolking, industrie en handel kan worden voldaan. Wij zullen daarbij aannemen, dat op deze snelverkeerswegen met een snelheid tot 100 KM. gereden wordt door personen-auto's en met 60 KM door vracht-auto's. De verplaatsing per uur zal daarvan slechts zeer weinig verschillen, daar zich op deze wegen geen verkeersobstakels voordoen.

De Noordelijke Provinciën.

Groningen, Leeuwarden en Harlingen zijn verbonden met Amsterdam eenerzijds en Hamburg anderszijds (weg no. 2). Delfzijl, Groningen, Assen en Leeuwarden met Zwolle en Zuidelijker plaatsen (wegen 3 en 3a). Delfzijl met Twente (wegen 3 en 12).

Amsterdam krijgt in niet minder dan 5 richtingen verbinding, n.l.:
1e. door weg 1 met Antwerpen, Brussel en Parijs.
2e. door weg 2 met Friesland, Groningen en Hamburg;
3e. door weg 4 met Brabant, Maastricht en Zuid-Duitschland;
4e. door weg 5 met Arnhem en het Ruhrgebied en met gebruikmaking van een deel van weg 6, tevens met Hannover—Berlijn;
5e. door weg 10 met de Residentie.

Den Haag en Rotterdam (Westland) zullen verbonden zijn:
1e. door weg 10 met de Hoofdstad, Noord-Holland, Friesland, Groningen;
2e. door weg 6 en 6a met Utrecht, Gelderland, Twente, Hannover—Berlijn.
3e. door de wegen 6 en 8 in combinatie met de wegen 1 en 7 met het Ruhrgebied, Düsseldorf en Keulen.

4e. door de wegen 6 en 8 in combinatie met de wegen 1 en 4 met Maastricht en Zuid-Duitschland;
5e. door de 6 en 8 wegen in combinatie met weg 1 met Antwerpen, Brussel en Parijs.

Het Brabantsche Industriegebied.

Het Brabantsche industriegebied zal komen in de gunstigste positie, welke zich denken laat. In het centrum van dit gebied is gelegen het belangrijkste knooppunt van het geheele snelverkeerswegennet, n.l. knooppunt *A*. Vandaar uit gaan niet minder dan zes wegen (nog 1 meer dan van Amsterdam uit) n.l.:
No. 7. naar West-Brabant, Middelburg en Vlissingen;
No. 8. naar Rotterdam en Den Haag.
No. 4. naar 's-Hertogenbosch, Utrecht en Amsterdam;
No. 11 naar Nijmegen en de Noordelijke provinciën;
No. 7. naar het Ruhrgebied;
No. 4. naar Zuid-Limburg, Luik en Aken;

Zuid-Limburg wordt in rechte lijn verbonden met Amsterdam via het Brabantsch industriegebied, s'-Hertogenbosch, Utrecht en Amsterdam. Een behoorlijke auto zal Amsterdam van Maastricht uit in 2 uur kunnen bereiken, Rotterdam in $1^3/_4$ uur.

Twente heeft rechtstreeksche verbindingen met Rotterdam, Amsterdam Groningen en Delfzijl.

De meening lijkt geenszins gewaagd, dat hierdoor ieder groot bevolkingscentrum, ieder industriegebied en ieder groot havencomplex de verbindingen krijgt, die het behoeft.

Het geheele net van de wegen 1 tot en met 12 heeft een lengte gelijk aan de helft van het Rijkswegenplan 1932, n.l. 1600 à 1700 KM.

Wat de rivier-overgangen betreft zijn zeer duidelijk te onderscheiden een Westelijke, een middelste en een Oostelijke groep, ieder van 3 rivier-overgangen.

De Westelijke bevindt zich in weg no. 1 en bestaat uit overbrugging van de Lek, de Beneden-Merwede en het Hollandsch Diep.

De middelste is noodig voor weg no. 4 en bestaat uit overbrugging van de Lek bij Vreeswijk, van de Waal bij Zalt-Bommel, van de Maas bij Hedel.

De Oostelijke bestaat uit de bruggen bij Arnhem, Nijmegen en Grave.

Van deze negen is er één gereed (Grave), één in aanbouw (Zalt-Bommel), en twee in voorbereiding (Arnhem en Nijmegen). Daarenboven zijn er nog drie IJsel-overbruggingen noodig, n.l. te Westervoort in weg 5, welke brug reeds jaren gereed is; bij Katerveer in weg no. 3, die onlangs gereed gekomen is; bij Zutphen in weg no. 6, welke brug verouderd is.

De Maas zou overbrugd moeten worden ten behoeve van de wegen 3 en 7.

Het lijkt niet gewaagd te mogen onderstellen, dat dit stelsel het minimum aantal overbruggingen vraagt, waarmede een logisch geheel te bereiken is.

Door aanleg en onderhoud van deze 12 nationale automobielwegen zou het Rijk ten aanzien van het lange-afstandsverkeer volkomen voorzien in alle redelijke behoeften, ook in verre toekomst.

Het valt moeilijk te overzien, welke mogelijkheden zich openen op het gebied van handel, nijverheid en toerisme, wanneer deze nationale routen zouden zijn tot stand gebracht.

Wat het verkeer met personen-auto's betreft, (snelheid 80 à 100 KM.) b.v.:

van Amsterdam naar Antwerpen	1½ uur
van „ „ Maastricht	2 „
van „ „ Leeuwarden	1½ „
van „ „ Den Haag	40 min.
van Dusseldorf naar Scheveningen	3 uur

Wat het verkeer met vrachtauto's betreft (60 à 70 KM.) b.v.:

Rotterdam (Westland)—Ruhrgebied	3 uur
Eindhoven—Amsterdam	1¾ uur
Enschede—Delfzijl	2½ uur
Enschede—Rotterdam	2½ uur
Tilburg—Rotterdam	1¼ uur

Het spreekt vanzelf, dat dit schema van snelverkeerswegen, niet anders kan zijn dan een proeve. Het is echter mogelijk in eenige maanden tijd, wanneer men beschikt over een goed geoutilleerden dienst, deze proeve aan een nauwkeurig onderzoek te onderwerpen en de meest juiste ligging van de knooppunten te bepalen.

De juiste ligging van het centrale Brabantsche knooppunt *A* is b.v. voor het snelverkeerswegennet in het Zuiden van ons land van de grootste beteekenis, evenals dit het geval is met het knooppunt G voor Westelijk Nederland.

Die knooppunten laten zich denken uitgevoerd als de Place de l'Etoile te Parijs. Er zal daar éénrichtingsverkeer zijn. In het midden een lichtende zuil, van verre zichtbaar.

---

§ 13. De Rijkstaak voor de naaste toekomst.

Wanneer wij ons rekenschap willen geven van de Rijkstaak voor de naaste toekomst, dan zullen wij moeten beginnen met het einddoel scherp voor oogen te houden.

Dit einddoel is het verkrijgen van een logisch getraceerd net van snelverkeerswegen voor verkeer over groote afstanden, vrij van bebouwing, vrij van gemengd verkeer en de zekerheid verschaffende, dat ook in verre toekomst de capaciteit voldoende

zal zijn. De mazen van dit net worden gevuld door het tegenwoordige net van Rijks- en provinciale wegen, welke wegen behoorlijk geschikt moeten zijn voor automobielverkeer, in aanmerking nemend, dat men hier zal aantreffen gemengd verkeer, fietsen, wandelaars enz. De voornaamste van deze Rijks- en provinciale weken kan men noemen: wegen eerste klasse, de wat minder belangrijke tweede klasse. Van de tertiaire wegen is hier geen sprake.

Met het stelsel om Rijkswegen, welke nimmer zijn aangelegd als snelverkeerswegen, ten koste van zeer groote financieele offers, op te werken tot halve snelverkeerswegen, dient volkomen gebroken te worden. Het denkbeeld, dat men een ezel door het toedienen van groote porties uitstekende haver in een paard kan veranderen, zal men moeten los laten. Men doet den ezel daarmede geen onrecht en de haver zal beter besteed kunnen worden.

In dit zoo dicht bevolkte land, zal men eerder dan elders doelbewust de scheidingslijn moeten trekken tusschen een snelverkeersweg en een gewonen verkeersweg. In een weinig bevolkt land kan iedere weg voor gewoon verkeer, na voorzien te zijn van een modern wegdek, in hooge mate de eigenschappen van een snelverkeersweg benaderen. In een dicht bevolkte streek gaat dat niet; daar is op deze wijze alleen bereikbaar, dat men ontzaglijk veel geld gebruikt om half werk te verkrijgen.

Om een voorbeeld te noemen: Aan den weg van Haarlem naar Den Haag kan men het eene millioen na het andere besteden, men kan breken, onteigenen, boomen vellen, bruggen verbreeden enz. tot in het oneindige, maar men zal er nimmer een snelverkeersweg van kunnen maken.

Wanneer men den weg van Utrecht over Zeist, Doorn en Wageningen naar Arnhem beziet, zal men moeten toegeven, dat van dien weg geen snelverkeersweg is te maken, ook niet als men de eene omlegging aan de andere rijt.

De weg van Antwerpen naar Gorinchem is een parodie op een snelverkeersweg en toont het buitenland op verschillende punten Nederland op zijn armelijkst. Laat men toch nooit beginnen geld te verkwisten aan pogingen daarvan een snelverkeersweg te maken. Ziet men daarentegen den weg Nijmegen—Maastricht, dan kan men wel is waar zeggen, dat hij geen snelverkeersweg is, — daarvoor heeft hij te veel zwakke punten, — maar anderzijds kan evenzeer worden opgemerkt, dat, na hetgeen gedaan is, met betrekkelijk weinig geld nog zooveel bereikt kan worden, dat nog jaren deze weg zonder te groote bezwaren dienst kan doen als surrogaat-snelverkeersweg.

Hieruit volgt reeds, dat bij aanleg of verbetering van een weg door het Rijk voorop gesteld zal moeten worden de beantwoording van de vraag, welke taak de weg te verrichten zal krijgen.

Zal hij de rol moeten vervullen van:

a. een snelverkeersweg; of wel
b. een surrogaat-snelverkeersweg, of wel
c. een verkeersweg 1ste klasse.

Ondersteld moet worden, dat het schema voor het snelverkeerswegennet is vastgesteld; dat is immers om zoo te zeggen het begin van alle wijsheid.

Eerst als men zich rekenschap gegeven heeft van de bovenstaande vraag en deze naar behooren heeft beantwoord, kan aan de uitwerking van het plan gedacht worden.

Het is het beste dit door eenige voorbeelden duidelijk te maken. Als snelverkeerswegennet houden wij aan het net, dat in de vorige paragraaf is beschreven. Daarmede wil natuurlijk geenszins gezegd zijn, dat dit zoo en niet anders moet zijn. Het vaststellen van zulk een net is werk van de hoogste orde, dat zeer nauwkeurige overweging vereischt. Bij gebrek aan beter zal deze eerste proeve op dit gebied in het navolgende worden beschouwd, alsof dit het definitieve van Rijkswege vastgestelde net ware.

Eerste voorbeeld. De verbetering van de verbinding Amsterdam-Den Haag.

Wij hebben een Rijksweg Amsterdam-Haarlem-Den Haag. Een blik op het schema van het snelverkeerswegennet doet zien, dat de toekomstige snelverkeersweg 10, zal voorzien in de behoefte aan de rechtstreeksche verbinding tusschen Amsterdam (Leeuwarden) en Den Haag.

De weg Haarlem-Amsterdam zal dus zuiver een verkeersweg 1ste klasse kunnen zijn, met de taak Haarlem met omstreken te verbinden met het knooppunt van snelverkeerswegen Amsterdam. De beroemde en beruchte weg Haarlem-Den Haag heeft in de toekomst alleen tot taak: streekverkeer; zeer belangrijk streekverkeer en mag daarom aanspraak maken op den rang van verkeersweg 1ste klasse.

Wordt nu het onzalige denkbeeld verwezenlijkt om een grooten weg voor gemengd verkeer te maken van Amsterdam naar Sassenheim, aansluiting gevende op den nieuwen weg van Sassenheim naar Den Haag, dan maakt men een surrogaat-snelverkeersweg. Surrogaat voor weg No. 10. Het maken van snelverkeersweg No. 10 zal dan inderdaad nog jaren achterwege kunnen blijven, maar voor de vele bestede millioenen zal men slechts surrogaat verkregen hebben.

Tweede voorbeeld. In den loop van de jaren is de 300 jaar oude weg van Amsterdam naar Baarn gemoderniseerd.

Het was hard noodig en wij verheugen ons zeer in het bezit van dien weg. Beschouwt men deze zaak zooals een medisch student een polikliniek, dan kan men er echter helaas niet meer van zeggen dan dat wij ervan geleerd hebben, hoe dit vraagstuk *niet* had moeten worden opgelost. Daarbij past echter tevens onmiddellijk de milde gedachte: Men moet alles in het kader van zijn tijd bezien. Men vergete toch vooral niet, dat het plan van deze wegverbetering welhaast 2 decenniën oud is.

Wij zien, dat deze weg niet anders is dan de surrogaat van het

Westelijk deel van weg No. **5**. Moet hij vervolgd worden, dan zal dit moeten geschieden als snelverkeersweg **5** naar het knooppunt I ten Noorden van Ede.

Waarom geen voortzetting tot Arnhem? Antwoord: omdat een kort weggedeelte van dit knooppunt naar Ede aansluiting geeft op den verkeersweg 1ste klasse Ede—Arnhem, die van een behoorlijke verharding is voorzien en met behulp van een fietspad achter de boomen nog jaren als surrogaat-snelverkeersweg kan dienst doen.

Derde voorbeeld. Het Rijk onderhoudt niet minder dan drie wegen van Utrecht uit in Oostelijke richting, n.l.:
1e. Utrecht—Amersfoort—Apeldoorn.
2e. Utrecht—Renswoude—Ede—Arnhem.
3e. Utrecht—Zeist—Doorn—Wageningen—Arnhem.

Wij zien uit het schema, dat de taak van deze drie wegen wat betreft het lange-afstandsverkeer, door weg No. **6** kan worden overgenomen in combinatie met een deel van weg No. **5** en een deel van weg No. **3**.

Het is dus niet verstandig om aan elk van deze drie wegen veel geld te besteden om ze tot surrogaat-snelverkeerswegen te maken. Wij zien, dat, zoolang weg No. **6** tusschen de knooppunten H en I niet is aangelegd, de Rijksweg van Utrecht over Ede naar Arnhem als surrogaat dienst zal moeten doen. Het verdient dus aanbeveling na te gaan of zonder al te groote kosten deze weg zoodanig is te verbeteren, dat hij nog een behoorlijk aantal jaren als surrogaat voor weg No. **6** in de plaats kan treden. Vermoedelijk zal men dan tot de conclusie komen, dat dit zal gaan.

Wat den weg van Utrecht over Zeist, Doorn en Wageningen naar Arnhem betreft, deze zal noch in het heden, noch in de toekomst voor het snelverkeer dienst doen. Het is een weg voor belangrijk streekverkeer. Wie snel het traject-Utrecht-Arnhem moet afleggen, dient hem te mijden.

Vierde voorbeeld. De weg Breda, Keizersveer, Gorinchem, Utrecht, Amsterdam.

Deze weg is surrogaat voor weg No. 1. Besluit men den zoo brood noodigen weg No. 1 ten spoedigste te bouwen, dan dient dit terdege in het oog gevat te worden bij de verbetering van bovengenoemden weg.

Weg No. 1 dient gebouwd te worden, omdat alleen met groote kosten een zeer weinig bevredigenden surrogaat-snelverkeersweg te verkrijgen is door verbetering van den bestaanden weg. Daarom dient hier het parool te zijn: den ouden weg eenigermate oplappen zonder veel kosten en snel werken aan weg No. 1.

Vijfde voorbeeld. Weg No. 3. Hoeveel beter de toestand in het Oosten van het land is, vergeleken bij het Westen, blijkt uit de volslagen onmogelijkheid om voor de wegen 1 en 2 door gebruikmaking van bestaande wegen een surrogaat te vinden, terwijl voor

weg No. 3 een zeer behoorlijke surrogaat te maken is en grootendeels reeds bestaat.

De tegenwoordige Rijksweg van Maastricht maar Nijmegen is, zooals reeds is opgemerkt, zeker geen ideale snelverkeersweg, maar men kan toch zonder bezwaar een gemiddelde snelheid bereiken van 60 KM.

Arnhem, Zutphen, Deventer, Zwolle, Assen, Groningen behoort eveneens tot de wegen, waarop men een behoorlijk groote gemiddelde snelheid per uur kan bereiken. De aanleg van den snelverkeersweg No. 3, kan dus in een verder verwijderde toekomst geschieden dan b.v. die van weg No. 1.

Wij zullen het laten bij deze enkele voorbeelden, die de onontbeerlijkheid van het schema van snelverkeerswegen duidelijk belichten.

De Rijkstaak voor de naaste toekomst ligt nu vrij klaar voor ons. Zij is tweeledig, n.l.:

A. Het vaststellen van het plan voor een nationaal snelverkeerswegennet en het geleidelijk tot uitvoering brengen daarvan.

B. het voortgaan met de verbetering van het huidige Rijkswegennet, echter onder opgeving van het denkbeeld om hiervan snelverkeerswegen te maken in den zin van geschikt voor snelverkeer over langen afstand.

Over elk van deze beide groepen van werken moge nog het volgende worden opgemerkt.

A. Het geleidelijk tot uitvoering brengen van het snelverkeerswegennet.

Het tempo van de tot stand brenging van dit wegennet wordt bepaald door de financiën, niet omgekeerd. Over de financiering zal nog een en ander gezegd worden in de volgende paragraaf.

Geheel los van het tempo staat het urgentie-program. Het tempo is een financieel-economische aangelegenheid. Het urgentie-program een technisch-economische kwestie.

Het meest urgent is zonder twijfel de bouw van de drie groepen, ieder van drie bruggen, over de groote rivieren. Deze brugbouw kan men beschouwen als een zelfstandig werk. De juiste plaats, dient aangewezen te worden op grond van hare bestemming, n.l. onderdeel te zullen uitmaken, respectievelijk van de wegen No. 1, 4 en 3.

Wat de bruggen in weg 4 betreft, heeft het Rijk reeds het voornemen deze te bouwen. Dit voornemen zal vermoedelijk ongewijzigd tot uitvoering gebracht kunnen worden. Van de bruggen in weg No. 3 is die bij Grave gereed. Tot den bouw van die te Arnhem en Nijmegen is besloten. Zou men deze bruggen bij Arnhem en Nijmegen maken uitsluitend ten behoeve van weg No. 3, dan zouden zij gelegd moeten worden buiten de bebouwde kommen. Men heeft besloten ze te leggen binnen de bebouwde kommen. Heeft het Rijk zich hierbij teveel laten leiden door plaatselijke belangen? Voor dit pessimisme schijnt geen voldoende grond. Immers van

aanleg van den echten snelverkeersweg No. 3 zal, om financieele redenen, nog in geen jaren sprake kunnen zijn. De Oostelijke Noord-Zuidweg zal nog langen tijd gerepresenteerd moeten worden door een surrogaat-snelverkeersweg. Daarin passen de ontworpen overbruggingen bij Arnhem en Nijmegen volkomen. Zoolang van een werkelijken snelverkeersweg daar nog geen sprake is, zullen de overbruggingen aldaar aan meer behoeften voldoen als zij in de kom gelegen zijn, dan wanneer zij daar buiten tot stand gebracht worden. Later, veel later, als de snelverkeersweg No. 3 tot stand gebracht is, zal het oogenblik gekomen zijn om te overwegen of, ten behoeve daarvan, een tweede overbrugging met toegangswegen, vrij van bebouwing, zoowel nabij Arnhem als nabij Nijmegen noodig is.

Van de overbruggingen in snelverkeersweg No. 1 is nog niets vastgesteld. Niettemin zijn zij m. i. het meest urgent. De noodzakelijkheid van een brug over den Moerdijk behoeft toch waarlijk geen betoog. Zij is noodig voor de wegen No. 1 en No. 8. De bruggen over de Beneden-Merwede bij Dordrecht en de brug over den Hollandschen IJsel mogen niet uitgesteld worden, omdat de uitvoering van het tusschen Dordrecht en Amsterdam gelegen deel van den weg No. 1 geen uitstel gedoogt. Opgemerkt moge worden, dat ook deze bruggen, zij het op andere plaatsen, voorkomen op het Rijkswegenplan 1932.

De snelverkeerswegen, die het meest urgent geacht moeten worden, liggen in Westelijk Nederland om de eenvoudige reden, dat daar de groote bevolkingscentra gelegen zijn en daar, om zoo te zeggen, geen behoorlijke wegen bestaan. Het zijn:

Weg No. 1. deel Dordrecht—Amsterdam.
Weg No. 10 Amsterdam—Den Haag.
Weg No. 6 deel Den Haag—Utrecht.
Weg No. 6a Rotterdam — knooppunt bij Gouda.
Weg No. 9 Den Haag—Rotterdam.

Deze wegen dienden uitgevoerd te worden als viaduct, type *2b* van bijlage 4.

Er is hier echter helaas een verleden en heden, dat de volledige uitvoering van dit plan niet meer mogelijk maakt.

Weg No. 9 is n.l. al in zulk een verren staat van uitvoering, dat daarin geen wijziging meer gebracht kan worden. Deze weg kost bijna 1 millioen gulden per KM.; voor de helft van dit bedrag had men het ideaal, het viaduct type *2b*, kunnen verwezenlijken. Wat dezen weg betreft, is het dus te laat.

Ook voor weg 6a is het te laat; het Oostelijk einde daarvan zal men op goede wijze in aansluiting moeten brengen met het knooppunt G bij Gouda.

Voor de wegen 1, 6 en 10 is het gelukkig nog niet te laat. Van weg No. 1 is nog niets tot stand gebracht. Dat hij gemaakt dient te worden als viaduct type *2b* is nauwelijks aan twijfel onderhevig.

Ook weg No. 6 is als viaduct te bouwen, zij het dan ook wellicht, dat dit omzadelen door reeds tot stand gekomen grondaankoop eenig verlies met zich zal brengen.

Weg No. 10 verdient onze bijzondere aandacht, omdat het noodzakelijk is, dat ingegrepen wordt in den gang van zaken, hoe goed deze oorspronkelijk ook bedoeld moge zijn.

In het tijdschrift *Wegen* van 16 Maart 1931 is over den surrogaat snelverkeersweg, welken men voor weg No. 10 voornemens is te maken, een uitvoerig, zeer lezenswaardig artikel verschenen van de hand van den heer H. W. O. DE BRUIJN, directeur der afdeeling Wegen en Verkeer van den A. N. W. B. Toeristenbond voor Nederland, waarnaar in de eerste plaats verwezen mag worden.

Het Rijk is voornemens in plaats van den snelverkeersweg No. 10, den weg aan te leggen, die op het Rijkswegenplan voorkomt als weg van Amsterdam over Sassenheim naar de Haagsche Schouw (zie bijlage 2), welke weg het dwarsprofiel A van het Rijkswegenplan zal verkrijgen met een kruinbreedte van 43 meter. Deze weg wordt in de Haarlemmermeer langs de Slotertocht gelegd op een plaats, die ook voor weg No. 10 alleszins geschikt lijkt. Daar, waar de Haarlemmermeer verlaten zou moeten worden om den weg in rechte lijn naar Den Haag—Oost door te trekken, wordt het een sauve qui peut naar de hooge vaste gronden van Sassenheim; de weg bereikt dan bij Oegstgeest den tegenwoordigen Rijksweg Haarlem—Den Haag.

Tegen dezen surrogaat-snelverkeersweg No. 10 bestaan zulke ernstige bedenkingen, dat de aanleg hiervan voorkomen dient te worden.

De voornaamste mogen hier gereleveerd worden:

1e. De weg van Den Haag naar de Haagsche Schouw, is nu reeds nauwelijks in staat om op drukke dagen het verkeer te verwerken. Het viaduct bij Den Haag en de traverse Wassenaar, zijn de voornaamste punten van stagnatie.

2e. De weg van Den Haag naar de Haagsche Schouw is, dank zij de kostbare verbeteringswerken, een uitstekende eerste klasse weg, maar geen snelverkeersweg en daarvoor is hij ook nimmer geschikt te maken wegens de voortgaande bebouwing en de vele zijwegen;

3e. wanneer hij de natuurlijke bestemming krijgt van eerste klasse weg voor het buurtverkeer Haarlem—Den Haag, dan kan hij aan deze bestemming behoorlijk voldoen; voedt men dezen telg op boven zijn stand en tracht men hem te pousseeren tot snelverkeersweg, dan zal men niets dan ellende beleven; het aantal ongevallen op dezen weg, die nu reeds den bijnaam van lijdensweg heeft, zal hand over hand toenemen;

4e. het brengen van het lange-afstandsverkeer van Amsterdam op dezen weg, zal o. m. bij Oegstgeest uiterst kostbare werken noodig maken;

5e. De vlucht naar den zandgrond maakt het noodig het Zuidelijk deel van de Haarlemmermeer zoodanig te snijden, dat groote schade ontstaat aan de landbouwbedrijven. Alleen in de Haar-

lemmermeer zal de voor dezen weg benoodigde 55 meter breede strook, een grondverlies beteekenen van 128 HA!

6e. De zonderlinge toestand ontstaat dat daar, waar de weg de dubbele functie zal hebben van buurtverkeersweg en snelverkeersweg (nl. het deel Den Haag—Haagsche Schouw) de capaciteit veel minder groot zal zijn, dan daar, waar de weg alleen het verkeer naar Amsterdam en verder te dienen heeft (n.l. het deel Oegstgeest—Amsterdam).

Als tenslotte de voorgenomen weg nog te verkrijgen was voor een betrekkelijk klein bedrag, zou men er als surrogaat-snelverkeersweg desnoods vrede mede kunnen hebben. Dit is echter geenszins het geval. Het is een zeer dure voorloopige oplossing en daarom een fout; een fout, welke nog voorkomen kan worden.

De kosten schijnen geraamd te worden op ongeveer 13 millioen gulden; mogelijk wordt daarmede de weg nog niet eens geheel compleet opgeleverd, doch slechts met een rijbaan voor snelverkeer van 6 meter breedte.

De overtuiging, dat de aanleg van dezen weg een fout zou zijn, is vrij algemeen en groeit met den dag. Waarom houdt men daaraan vast? Het is toch werkelijk geen schande om te erkennen, dat het denkbeeld juist leek in den tijd, waarop het geboren werd, doch dat het nu verouderd is, zoodat het tijd wordt te bedenken „beter ten halve gekeerd, dan ten heele gedwaald".

Het vasthouden aan het oude plan, de vlucht naar den zandgrond, heeft waarschijnlijk den zeer reëelen grond, dat men geen kans ziet met een weg van 43 meter kruinbreedte door het hoogst bezwaarlijke terrein te gaan, dat ten Zuiden van de Haarlemmermeer gelegen is. Inderdaad zou dit ook tot zeer groote moeilijkheden aanleiding geven.

Deze moeilijkheden worden in zeer aanzienlijke mate verminderd wanneer men besluit tot aanleg van den weg als hooggelegen snelverkeersweg (viaduct).

Noodig is dus onverwijlde staking van de voorbereiding van de uitvoering van den weg Amsterdam—Oegstgeest en het onmiddellijk opmaken van het plan voor den aanleg van snelverkeersweg no. 10, de rechtstreeksche verbinding tusschen Amsterdam en Den Haag, voor welken snelverkeersweg een viaduct type 2b het meest aangewezen schijnt.

De wegen:

No. 1 deel Dordrecht—Amsterdam;
No. 6 deel Den Haag—Utrecht
en No. 10 geheel

zijn tezamen 150 à 160 KM. lang. Uitgevoerd als viaduct type 2b zullen de kosten van deze wegen zonder de overbrugging van de Beneden-Merwede en de Lek, 60 à 70 millioen gulden bedragen. Daarmede verkrijgt men dan ook in het Westen van ons land een stelsel snelverkeerswegen voor lange afstandsverkeer, dat aan de hoogste eischen voor de toekomst voldoet.

In urgentie op deze wegen volgen de wegen no. 4 en 2.

Met no. 2 is men al bezig, n.l. met het gedeelte op den Zuiderzeeafsluitdijk. Het gedeelte in Hoord-Holland is practisch nog maagdelijk en zal toch het eerst aan de beurt dienen te komen. Vermoedelijk zal ook in dit deel van Noord-Holland viaductbouw het meest zijn aan te bevelen. Het gedeelte Den Oever—Hoorn door de drooggemaakte Wieringermeer als viaduct aangelegd in het hart van de Wieringermeer in verbinding gebracht met het daar te stichten bevolkingscentrum, zou het in cultuur brengen van de gronden en de vestiging van de bevolking in hooge mate vergemakkelijken.

Wat weg no. 4 betreft, zal men in verband met de drie rivieroverbruggingen het deel Utrecht—'s-Hertogenbosch wel het eerst tot stand brengen.

Van het deel tusschen het knooppunt A en Maastricht, lang ongeveer 80 KM., ligt ongeveer 50 KM. op Belgisch gebied. Het spreekt vanzelf, dat Nederland geenerlei bevoegdheid heeft om op Belgisch gebied werken uit te voeren. Mogelijk is, dat België zich bereid verklaart op onze kosten het op Belgisch gebied liggend deel van den snelverkeersweg tot stand te brengen. Dit gedeelte ware in ieder geval uit te voeren als viaduct; hetzij voorloopig de helft van type 2b, of type 2b compleet. Immers daardoor ontstaat practisch de mogelijkheid om zonder douane-formaliteiten langs dezen weg Maastricht te bereiken, hetgeen absoluut noodig is om dit werk tot zijn recht te doen komen. Een viaduct, dat op Belgisch gebied geen op- of afritten heeft, biedt bij eenig politietoezicht geen gelegenheid tot ontduiking van de douane. Het spreekt vanzelf, dat het politie-toezicht op Belgisch gebied uitgeoefend dient te worden door België.

Zou België zich bereid verklaren? Met deze vraag komen wij op het terrein van de Nederlandsch-Belgische kwestie, welke overigens hier niets ter zake doet. Wij zullen dus daarover kort zijn en alleen in herinnering brengen dat één van de grootste moeilijkheden, om tot het sluiten van een voor beide partijen aannemelijk verdrag te geraken, bestaat in het beginsel van wederkeerigheid, dat ook in dit verdrag hoog gehouden moet worden. Wij hadden immers aan België zeer weinig te vragen en België des te meer aan ons. België wenscht verbetering in de scheepvaartverbinding van Antwerpen met den Rijn, van Gent met de Wester-Schelde enz. Daartegenover was en is er nog steeds een tekort aan verlangens van onze zijde. Alles wat kan dienen om werkelijke, geen kwasi, Nederlandsche belangen te dienen met Belgische hulp, zal bijdragen tot de mogelijkheid om tot een vergelijk te komen. Van nu af zal dus één van de Nederlandsche wenschen kunnen zijn de bereidverklaring van België om voor Nederlandsche rekening het viaduct voor weg no. 4 op Belgisch gebied te maken uitsluitend ten behoeve van het douane-vrij rechtstreeksch verkeer tusschen Zuid-Limburg en en overig Nederland.

Met deze beschouwingen over het tot uitvoering brengen van het snelverkeerswegennet kan hier in eerste instantie volstaan worden.

B. Het voortgaan met de verbetering van het huidige Rijkswegennet.

Met voorbedachten rade is hier sprake van het „huidige Rijkswegennet". Het zwaartepunt van de Rijksbemoeiing zal meer en meer komen in het schema van het snelverkeerswegennet. Zeker, tusschen de mazen van het snelverkeerswegennet behoort en is onontbeerlijk een net van eerste en tweede klasse wegen, op goede wijze in verbinding gebracht met het snelverkeerswegennet, maar die zullen, naar mate de uitvoering van het snelverkeerswegennet, vordert, alle meer en meer het karakter verkrijgen van buurtverkeersweg. Daarmede is niets tekort gedaan aan de belangrijkheid van die wegen. Ook na het gereedkomen van de snelverkeerswegen no. 1 en no. 10, zal, om een voorbeeld te noemen, de weg Amsterdam—Haarlem—Den Haag een zeer belangrijke eerste klasse weg zijn en blijven, maar het verkeer daarover zal buurtverkeer zijn. De zorg daarvoor behoort meer bij de provinciën dan bij het Rijk.

Gezien het feit, dat het Rijk nu eenmaal een net van deze wegen in beheer en onderhoud heeft, zal men er vermoedelijk niet licht toe overgaan om deze wegen en bloc over te dragen aan de provinciën. Wel zal ernstig overwogen moeten worden hoe, bij de voortschrijding van de uitvoering van het snelverkeerswegennet, een geleidelijke inkrimping van de Rijkszorg voor de buurtverkeerswegen door overdracht aan de provinciën, zal kunnen plaatsvinden.

Hieruit volgt, dat in ieder geval van verdere uitbreiding van het Rijkswegennet door overname van wegen van andere wegbeheerders, geen sprake meer mag zijn. Juist het Rijkswegenplan 1932 gaat ook in dit opzicht den verkeerden kant uit. Natuurlijk wil iedere wegbeheerder zooveel mogelijk KM's aan het Rijk overdoen en zullen hier en daar nogal eens booze gezichten te weerstaan zijn, als deze uitgang definitief geblokkeerd wordt. Maar het is noodig, dat het Rijk op dit gebied onvermurwbaar is. Het is een kwestie van even doorbijten; wanneer men weet, dat de deur stevig gegrendeld is, zal er spoedig niemand meer gevonden worden, die zijn schouders eraan waagt.

Voortgaan dus met de verbetering van het bestaande Rijkswegennet. In welk tempo? In het tempo, dat de financiën zullen toestaan; want van een noodtoestand is geen sprake meer. Dankzij het harde werken van de laatste vijf jaren, is de noodtoestand, die inderdaad bestaan heeft, opgeheven. Er valt natuurlijk nog veel te verbeteren, maar dit kan op een rustige, wel overwogen wijze geschieden met de geldmiddelen, welke daarvoor ieder jaar beschikbaar gesteld zullen worden.

Het doel, dat bij de wegverbeteringen zal moeten voorzitten, is als regel het beter geschikt maken voor het toenemende buurtverkeer. In enkele gevallen zal men verder kunnen gaan, n.l. het verbeteren tot den graad van surrogaat-snelverkeersweg, daar, waar de werkelijke snelverkeersweg nog lang op zich zal moeten laten wachten.

Zou men omtrent het dwarsprofiel van deze te verbeteren wegen regels willen geven, dan zou men spoedig ontwaren, dat dit niet wel mogelijk is.

Elke verbetering van den bestaanden weg hangt af van de plaatselijke omstandigheden. Men zal voor iederen weg afzonderlijk kunnen streven naar een zekeren graad van uniformiteit. De plaatselijke omstandigheden zullen er echter toe moeten leiden, dat iedere weg zijn bijzonder karakter behoudt.

---

§ 14. De financiering.

Zonder de in de vorige paragrafen besproken beginselen, richtlijnen en een behoorlijk plan voor snelverkeerswegen, is iedere financiering een sprong in het duister. De uitvoering van het Rijkswegenplan 1932 wordt geraamd een bedrag van meer dan 400 millioen gulden te zullen kosten. Zulk een raming strekt zich over te veel en te verscheiden objecten uit en grijpt te ver in de toekomst om voor een practische en voorzichtige financiering van nut te kunnen zijn. Zij is weinig meer dan een slag in de lucht.

Noodig is, dat men zich een klaar begrip vormt van de Rijkstaak in b.v. de eerstvolgende tien jaren en dat een zeer scherp onderscheid gemaakt wordt tusschen werken, te betalen uit de gewone middelen en die uit den kapitaaldienst.

Uit den kapitaaldienst mag alleen betaald worden de zeer geleidelijke opbouw van het snelverkeerswegennet, zoodanig uitgevoerd, dat men de volkomen zekerheid heeft, dat het ook aan toekomstige eischen ruimschoots zal voldoen.

Op korten termijn kan geleend worden, indien dit onontbeerlijk is, voor het verbeteren van een bestaanden weg tot surrogaat-snelverkeersweg. Alle overige verbeteringswerken benevens het onderhoud dienen bekostigd te worden uit de middelen van den gewonen dienst.

Waaruit bestaan de inkomsten? Bij toepassing van het serum tegen de lintbebouwing zullen er vier bronnen zijn, n.l.:

1e. de Rijksbijdrage uit de gewone middelen;

2e. het Rijksdeel uit de opbrengst van de wegenbelasting;

3e. de opbrengst van de bouwbelasting voor het bouwen in de Rijkswegenzône;

4e. de opbrengst van de straatbelasting voor gebouwde eigendommen, rechtstreeks uitweg hebbende op de Rijkswegen.

Deze geldmiddelen zullen in twee deelen gesplitst moeten worden. Ziet hoe Napoleon dat deed:

Décret impérial du 16 décembre 1811, contenant réglement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes.

Titre III.

De la manière de pourvoir à l'Entretien des Routes impériales. Le fond ordinaire que fournit annuellement notre trésor pour les routes, sera, pour chaque année, de vingt millions, lesquels seront répartis ainsi qu'il suit:

1°. Pour l'entretien des routes de première classe, huit millions.

2°. pour l'entretien des routes de deuxième classe, six millions;

3°. Enfin, pour la part à supporter par le trésor dans l'entretien des routes de troisième classe, six millions.

Deze weelde van eenvoud kon alleen een Napoleon zich veroorloven. Zoo eenvoudig gaat het onder het huidige Regeeringsstelsel niet.

De splitsing welke men nu behoeft, is:

A. de geldmiddelen, welke ten goede komen aan den kapitaaldienst; (snelverkeerswegennet met de groote overbruggingen).

B. de geldmiddelen, welke noodig zijn voor den gewonen dienst en eventueele leeningen op korten termijn.
(onderhoud en verbetering van het tegenwoordige Rijkswegennet).

Voor de geldmiddelen bedoeld sub *A* zullen beschikbaar gesteld kunnen worden:

1e. een deel van de Rijksbijdrage uit de gewone middelen;

2e. een deel van het Rijksdeel uit de opbrengst van de wegenbelasting;

3e. de geheele opbrengst van de bouwbelasting.

Voor de geldmiddelen bedoeld sub *B* zullen beschikbaar gesteld kunnen worden:

1e. het overige deel van de Rijksbijdrage uit de gewone middelen;

2e. het overige deel van het Rijksdeel uit de opbrengst van de wegenbelasting;

3e. de geheele opbrengst van de straatbelasting voor Rijkswegen.

Laat ons deze verdeeling van naderbij bezien.

Dat de Rijksbijdrage uit de gewone middelen verdeeld zal moeten worden tusschen beide diensten, behoeft geen toelichting.

Wel doet zich de vraag voor, of het billijk is de opbrengst van de wegenbelasting ten deele aan den kapitaaldienst ten goede te doen komen. Immers een zeer belangrijk deel van de wegenbelasting wordt gevormd door de rijwielbelasting, terwijl het rijwiel

volkomen geweerd zal worden van de nieuwe snelverkeerswegen. Hiertegenover kan worden opgemerkt, dat de snelverkeerswegen noodig zijn mede door de aanwezigheid van de fietsen op de gewone wegen en dat naar mate de automobielen verhuizen naar de snelverkeerswegen, de fietsers met minder levensgevaar kunnen verkeeren op en langs de overige wegen. De verhouding tusschen de automobiel en het rijwiel, is die, van hond tot kat en het is een kat wel wat waard om den fox-terrier veilig opgeborgen te weten.

De bouwbelasting, verschuldigd voor het optrekken van gebouwen in de Rijkswegenzône, zou geheel ten goede komen aan den kapitaaldienst. Dit is ook niet meer dan billijk. Is niet de lintbebouwing de voornaamste oorzaak van de noodzaak tot het maken van een apart wegennet voor automobielen? Had men deze belasting maar twintig of desnoods maar tien jaar geleden ingevoerd en de opbrengst daarvan voor fondsvorming aangewend, dan zou men nu al een niet onaardig kapitaal hebben om de financiering van het snelverkeerswegennet te kunnen beginnen.

Trouwens, hoe meer men doorgaat met bouwen langs de Rijkswegen, des te sneller zal het snelverkeerswegennet moeten worden tot stand gebracht.

De opbrengst van de straatbelasting zou geheel ten goede komen aan het onderhoud van de Rijkswegen, hetgeen in volkomen overeenstemming is met de bedoeling, waarmede men de straatbelasting heft, n.l. het verkrijgen van een tegemoetkoming in de kosten van onderhoud van den Rijksweg, welke tevens gebruikt of misbruikt wordt als straat.

Op grond van de verwachtingen voor de naaste toekomst ten aanzien van de grootte van de middelen, welke ten goede zullen komen aan den kapitaaldienst en aan den gewonen dienst, zullen plannen opgemaakt kunnen worden voor de werken, welke in de eerste tien jaren zullen worden uitgevoerd ten laste van ieder van deze diensten.

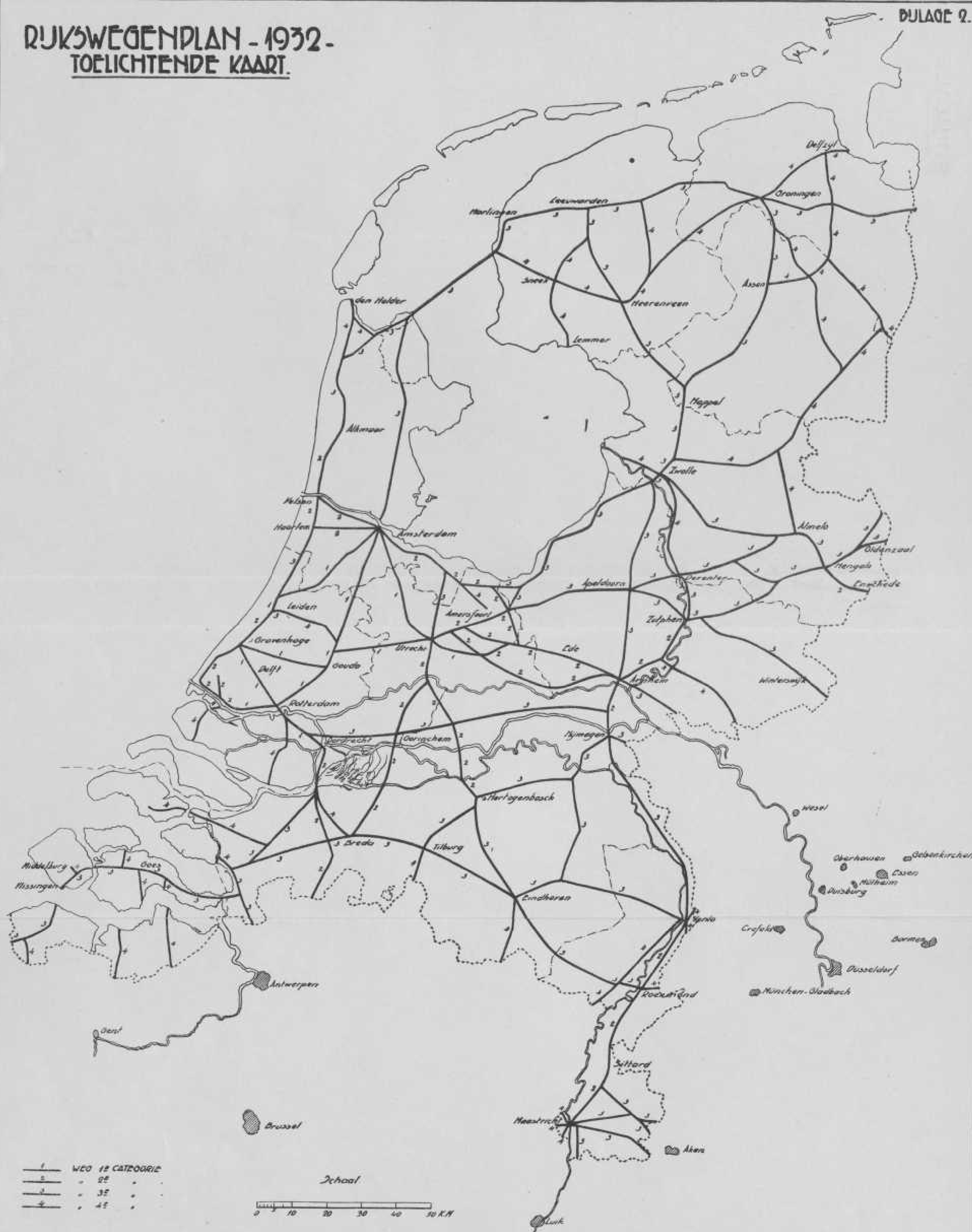
Men zal weer vasten bodem onder de voeten voelen en bevrijd zijn van de onaangename gewaarwording, die men krijgt bij het ontwaren van een gat, waarvan de omvang niet te meten, noch de diepte te peilen is.

GROOTE WEGEN VAN DE 1e KLASSE MET ZIJTAKKEN VOLGENS KONINKLIJK BESLUIT VAN 13 MAART 1821 NOPENS DE VERDEELING DER GROOTE WEGEN.

1. Amsterdam – Hanoversche grenzen.
   1e zijtak. de Lemmer – Groningen.
   2e zijtak. Deventer – Delfzijl.
2. Amsterdam – Pruissische grenzen.
3. Amsterdam – Fransche grenzen.
   zijtak: Breda – Middelburg.
4. Amsterdam – Helleroetsluis.
   zijtak: Amsterdam – Nieuwe diep.
5. 's Gravenhage – Hanoversche grenzen.
6. 's Gravenhage – Pruissische grenzen.
7. 's Gravenhage – Fransche grenzen.
   zijtak: Rotterdam – Maastricht.
8. Brussel – Hanoversche grenzen.

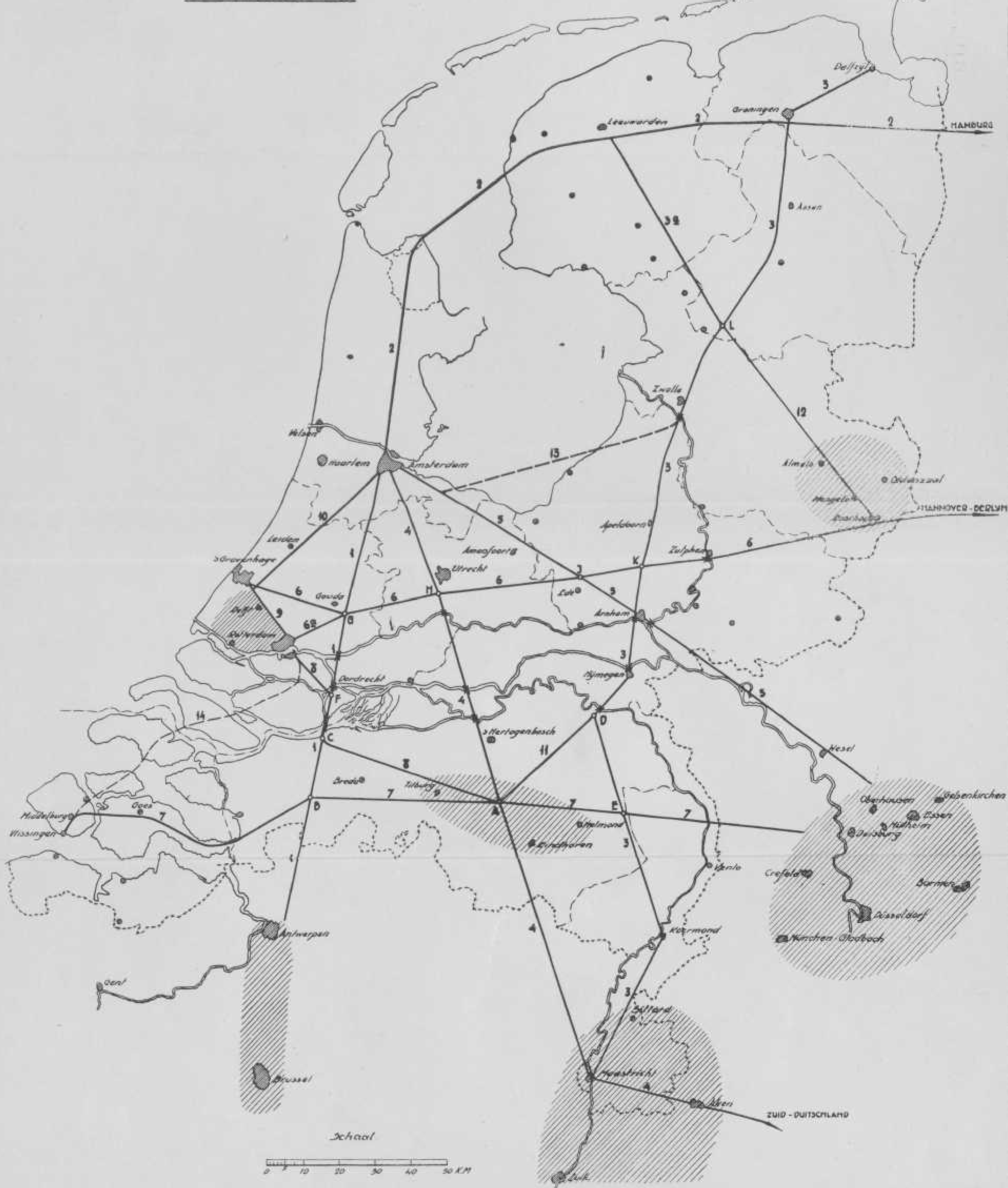
Schaal

0 5 10 20 30 40 50 K.M.


BIJLAGE 2.
RIJKSWEGENPLAN - 1932 -
TOELICHTENDE KAART.
Delfzijl
Groningen
Leeuwarden
Harlingen
Sneek
Heerenveen
Assen
Lemmer
den Helder
Meppel
Alkmaar
Zwolle
Velsen
Haarlem
Amsterdam
Almelo
Oldenzaal
Hengelo
Enschede
Apeldoorn
Deventer
Leiden
Amersfoort
Zutphen
Gravenhage
Utrecht
Ede
Delft
Gouda
Arnhem
Winterswijk
Rotterdam
Dordrecht
Gorinchem
Nijmegen
'sHertogenbosch
Wesel
Breda
Tilburg
Oberhausen
Gelsenkirchen
Middelburg
Goes
Essen
Vlissingen
Mülheim
Duisburg
Eindhoven
Venlo
Crefeld
Barmen
Düsseldorf
Antwerpen
Roermond
München-Gladbach
Gent
Sittard
Maastricht
Brussel
Aken
Luik
WEG 1e CATEGORIE
" 2e "
" 3e "
" 4e "
Schaal
0 5 10 20 30 40 50 K.M.

BIJLAGE 3.

SCHEMA VOOR EEN SNELVERKEERSWEGENNET IN NEDERLAND.



BIJLAGE 4.

WEGPROFIELEN VOLGENS RIJKSWEGENPLAN 1932.

A: 1,00 – 6,00 – 2,00 – 0,50 – 11,00 – 0,50 – 2,00 – 6,00 – 1,00; v c r a r c v; 43,00

B: 1,00 – 2,00 – 0,50 – 11,00 / 6,00 – 0,50 – 2,00 – 1,00; v r b r v; 26,00

C: 2,00 – 0,50 – 11,00 / 6,00 – 0,50 – 2,00; r a r; 23,00

3,00 – 2,00 – 0,50 – 11,00 / 6,00 – 0,50 – 2,00 – 3,00; u r a r u; 31,00

SCHAAL 1 : 300.

VERKLARING.

- a RYBAAN VOOR AUTOVERKEER.
- b " " GEMENGD VERKEER.
- c PARALLELWEG BESTEMD VOOR PLAATSELYK EN LANGZAAM ALGEMEEN VERKEER.
- u " " ALS UITWEG VOOR LANDWEGEN OF ENKELE PERCEELEN.
- r RYWIELPAD.
- v VOETPAD.
- ▬ VERHARDING RYBAAN BY EERSTEN AANLEG.
- ▪▪▪ LATERE VERBREEDING DER RYBAAN.
- ▤ KANTSTROOK VAN KEIEN OF KLINKERS ENZ. NEVENS GESLOTEN WEGDEKKEN.
- () HAAG.

DWARSPROFIELEN VAN DE VOORGESTELDE SNELVERKEERSWEGEN.

TYPE 1a: WEG À NIVEAU
ÉÉN RIJBAAN BREED 12,00 M.
(12,00 – 0,50 – 3,50; 20,00 – 6,00)

TYPE 1b: WEG À NIVEAU
2 RIJBANEN IEDER BREED 6,00 M.
(0,50 – 6,00 – 6,00 – 0,50; 25,00)

TYPE 2a: VIADUCT
ÉÉN RIJBAAN BREED 12,00 M.
(1,00 – 12,00 – 2,00; 0,45 – 1,30 – 1,25; 0,50 – 1,80; 6,00)

TYPE 2b: VIADUCT
2 RIJBANEN IEDER BREED 6,00 M.
(0,75 – 6,00 – 0,75 – 1,50 – 0,75 – 6,00 – 0,75; 0,60; 6,00)

SCHAAL 1 : 300.

PERSPECTIEVISCHE AFBEELDING VAN EEN AUTOMOBIEL-SNELVERKEERSWEG. BIJLAGE 5.

